SUPERTESTE NA ESTRADA COM O SCOOTER HONDA SH 300i

motociclismo

www.motociclismoonline.com.br

LANÇAMENTO

BMW G 310 GS

TUDO SOBRE A TRAIL ALEMÃ QUE ESTÁ CHEGANDO!

motormídia
Nº 239 • Ano 20 Novembro 2017
ISSN 1415-1383 R$ 14,90

JÁ PILOTAMOS

HARLEY-DAVIDSON SOFTAIL 2018 REVOLUÇÃO TOTAL!

+ HONDA CB/CBR 650F ✸ YAMAHA YZ 450F ✸ DUCATI MULTISTRADA 950

HONDA
The Power of Dreams

Nova NXR 160 Bros ESDD com freios CBS.

Os freios se falam, você tem a melhor resposta.

Combi Brake

Com o sistema CBS (Combined Brake System), *ao pisar no freio traseiro, o dianteiro é acionado simultaneamente. Assim, a frenagem é distribuída de modo inteligente, parando a motocicleta numa distância menor e com mais estabilidade.*

3 ANOS DE GARANTIA + ÓLEO GRÁTIS na 7ª revisão*

PRODUZIDO NO POLO INDUSTRIAL DE MANAUS
CONHEÇA A AMAZÔNIA

**Fornecimento de óleo válido a partir da 3ª revisão. Consulte as concessionárias participantes no 0800 701 3432.*

Novas cores / Linha 2018

Minha escolha faz a diferença no trânsito.

Y&R

BROS160
Faça um test ride | www.honda.com.br/motos

Painel Blackout Digital
Tecnologia e inovação

HONDA

SUMÁRIO motociclismo
Nº 239 ■ NOVEMBRO 2017

APRESENTAÇÃO

Ducati Multistrada 950
A crossover italiana chega em nova versão, mais racional e cheia de equipamentos 34

Honda CB/CBR 650F
As desejadas tetracilíndricas de 650 cm³ recebem atualizações no visual e nas suspensões para 2018. Veja os detalhes! 40

BMW G 310 GS
Fomos a Barcelona pilotar a trail de 310 cm³ da marca alemã, moto que será montada em Manaus e promete sacudir a categoria 48

Linha Harley-Davidson Softail 2018
Direto da Espanha trazemos as primeiras impressões sobre os modelos que inauguram uma nova era na marca americana 56

SUPERTESTE

Honda SH 300i
Será que o scooter de 300 cm³ dá conta do nosso teste de 1 000 km? Confira! 66

CULTURA

Motos britânicas - parte 2
A segunda parte sobre o nascimento e o desenvolvimento da tradicional indústria britânica de motocicletas 76

Acesse nosso site também pelo celular ou tablet usando o QR code abaixo

MOTOS DA EDIÇÃO

Yamaha YZ 450F 12
Ducati Multistrada 950 34
Honda CB 650F 40
Honda CBR 650F 40
BMW G 310 GS 48
H-D Softail 2018 56
Honda SH 300i 66

SEÇÕES

ADRENALINA
Yamaha YZ 450F 12

EDITORIAL 8
PLANETA MOTO 20
AGENDA 24
ESPAÇO MOTOCICLISMO 28
ENTREVISTA 32
MOTOSTORY 80
CRÔNICA 84
CORREIO 86
TABELA DE PREÇOS 88
MERCADO 90
QUIZ 98

Veja mais conteúdo exclusivo:
motociclismoonline.com.br

Com atualização diária de notícias, tem sempre a motocicleta como tema, além de matérias de serviços e mercado. **Acesse a galeria de imagens para ver mais fotos da edição impressa.**

MOTOCICLISMO no Facebook
/motociclismomagazine
Posts exclusivos a qualquer momento, direto dos eventos, com vídeos e fotos.

Siga a MOTOCICLISMO no Twitter
@motociclismo_br
Principais notícias, atualizadas pela equipe da MOTOCICLISMO, direto da redação.

LS2 HELMETS

FF399 VALIANT

Onde quer que você esteja. Onde quer que você vá. Na cidade ou na estrada. No inverno ou no verão. O **VALIANT** é um capacete articulado tão versátil que se tornará parte do seu dia a dia. Com abertura em 180°, se converte em um open face sem causar turbulência em movimento, ganhando em compactabilidade em relação a diversos outros modulares do mercado. Possui óculos interno e uma excelente visibilidade lateral. É tão confortável que você vai esquecer que está com um capacete articulado.

COMPOSIÇÃO KPA | 2 TAMANHOS DE CASCOS | VISEIRA PREPARADA PARA PINLOCK | ÓCULOS INTERNO | FLIP UP 180° | FORRAÇÃO REMOVÍVEL LAVÁVEL | ENGATE MICROMÉTRICO DE METAL | CINTA JUGULAR REFORÇADA | CASCO VENTILADO

O CAPACETE É A PROTEÇÃO DO MOTOCICLISTA

BR MOTORSPORT

@LS2BRASIL

/LS2BRASIL

LS2.COM.BR

Kawasaki
Be Radical

Capacete é a proteção do motociclista.

kawasakibrasilOFICIAL
@kawasakibrasiloficial

//MOTOR BICILINDRICO DE 296 CC
//POTÊNCIA 40 CV @ 11.500 RPM
//COMPLETO PAINEL DE INSTRUMENTOS
//VERSÃO TOURER COM ACESSÓRIOS EXCLUSIVOS

PRODUZIDO NO PÓLO INDUSTRIAL DE MANAUS

consórcio Kawasaki
www.consorciokawasakibrasil.com

KAWASAKI USA E RECOMENDA
Mobil Super Moto

LANÇAMENTO

VERSYS-X 300

QUALQUER ESTRADA, A QUALQUER HORA.

A nova Versys-X 300 é uma aventureira versátil, pronta para qualquer tipo de pavimento. Design e performance inéditos na categoria.

Escolha a Kawasaki Versys-X 300 perfeita para o seu estilo de aventura.

Não perca os preços especiais de lançamento e um presente comemorativo da Kawasaki para você!

VERSYS-X 300

~~R$ 22.990,~~

R$ **20.990,***

VERSYS-X 300 ABS

~~R$ 24.990,~~

R$ **23.990,***

VERSYS-X 300 TOURER ABS

~~R$ 26.990,~~

R$ **25.990,***

*Preços especiais de lançamento válidos até 31/12/2017, limitados às primeiras 200 unidades. Preços Públicos Sugeridos: Versys-X 300 de R$ 22.990,00 por R$ 20.990,00 (70 unidades), Versys-X 300 ABS de R$ 24.990,00 por R$ 23.990,00 (80 unidades), Versys-X 300 Tourer ABS de R$ 26.990,00 por R$ 25.990,00 (50 unidades), frete máximo de R$ 1.216,17 não incluso, variável de acordo com a U.F. O presente comemorativo será enviado em até 60 dias, após contato telefônico ou eletrônico para confirmação do endereço do comprador. Disponibilidade, modelos, cores e especificações sujeitas a alteração sem prévio aviso. Imagens meramente ilustrativas.

Mais informações: ***www.kawasakibrasil.com***
Atendimento Nacional: ***0800 773 1210***

Kawasaki

Mês do motociclismo

A cada dois anos, o calendário de todo motociclista no Brasil tem alguns dias marcados com caneta marca-texto: a semana do Salão Duas Rodas, o maior evento do setor na América Latina e um dos maiores salões de motocicletas no mundo. Neste ano o salão acontece entre os dias 14 e 19 de novembro, ainda na capital paulista, mas em um novo endereço. O evento deixa o tradicional Pavilhão do Anhembi e se muda para o São Paulo Expo, um espaço mais moderno e que oferece uma infraestrutura muito superior, tanto para expositores quanto para os visitantes. Tem até ar condicionado, juro! É claro que a MOTOCICLISMO estará presente e, desde já, você está mais que convidado para visitar o nosso estande e ver as surpresas que preparamos para nossos leitores e amigos. Quem sabe não nos encontramos para falar um pouco sobre esse apaixonante mundo das motocicletas e do motociclismo.

Este mês, aliás, será repleto de novidades porque, poucos dias antes do salão brasileiro, acontece, em Milão, o EICMA, ou simplesmente Salão de Milão, o maior e mais importante do mundo e no qual as principais marcas do mercado costumam apresentar as tendências e as motos que nos tirarão o sono no ano que vem. No mesmo dia em que esta revista que você tem em mãos chega às bancas, o nosso incansável e competente repórter Carlos Bazela desembarca na bela cidade italiana para fazer a cobertura da feira. O EICMA abrirá os portões para o público no dia 9, mas já a partir do dia 6 algumas marcas realizarão as suas coletivas de imprensa internacionais. Por tanto, fique ligado no nosso site e redes sociais que faremos uma cobertura completa de tudo que rolar por lá.

Enquanto esses dois grandes eventos não chegam, espero que você aprecie esta edição que preparamos. Como sempre, procuramos trazer informações e conteúdo que atendam todos os tipos de motociclista e estilos, como fãs de scooter, trail, naked, esportivas, custom, maxitrail ou off-road. Um forte abraço e nos vemos no Salão Duas Rodas!

Gabriel Berardi
gabriel.berardi@motociclismoteam.com.br

motociclismo
www.motociclismoonline.com.br

/motociclismomagazine
/motociclismo_br
motociclismoonline
@motociclismo_br

| DIRETORIA |
Dudu Ribeiro dos Santos | dudu@autoshow.com.br
Eduardo Ribeiro dos Santos | eduardo@matel.com.br
Isabel Reis | isabel.reis@motormidiateam.com.br

| REDAÇÃO |
gabriel.berardi@motociclismoteam.com.br
marcelo.barros@motociclismoteam.com.br
carlos.bazela@motociclismoteam.com.br
andrea.guimaraes@motociclismoteam.com.br

| COMERCIAL |
renato.vieira@motociclismoteam.com.br
paulo.cesar@motociclismoteam.com.br

| MARKETING |
thomas.bento@crjbrasil.com.br
joao.mesquita@crjbrasil.com.br

| ASSINATURAS |
assinaturas@motociclismoteam.com.br

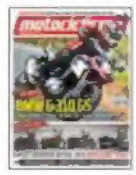
| GRÁFICA |
Oceano Indústria Gráfica
Rua Osasco, 644 - Rodovia Anhanguera Km 33
Parque Empresarial Anhanguera - Cajamar, SP
www.graficaoceano.com.br

| DISTRIBUIÇÃO |
Dinap
Rua Kenkiti Shinomoto, 1678, CEP 06045-390
Osasco, SP

| JORNALISTA RESPONSÁVEL |
Isabel Reis - MTB 17311

Motociclismo Magazine ISSN 1415-1863.
Publicação mensal da Motor Mídia
© Direitos reservados.
| MOTOR MÍDIA |
Empresa de conteúdos, soluções digitais e eventos
Rua Plínio de Morais, 394, Sumaré, São Paulo
CEP: 01252-030
Fone: (11) 2888-5300

| PRODUTOS MOTOR MÍDIA |



NGK
SPARK PLUGS
NGK IRIDIUM IX SPARK PLUG
Equipe Repsol
usa e aprova
Vela de Ignição | NGK Iridium
REPSOL
Honda Montesa
NGK
IRIDIUM IX
HRC
TECHNICAL SPONSOR
www.ngkntk.com.br | facebook.com/NGKdoBrasil

ROADTEC™
Street

Pneu desenvolvido com tecnologia alemã.
Maior rendimento quilométrico e conforto.
Alto desempenho e segurança.

Vá ma

EU MUNDO
O PODE
RAR DE
AR.

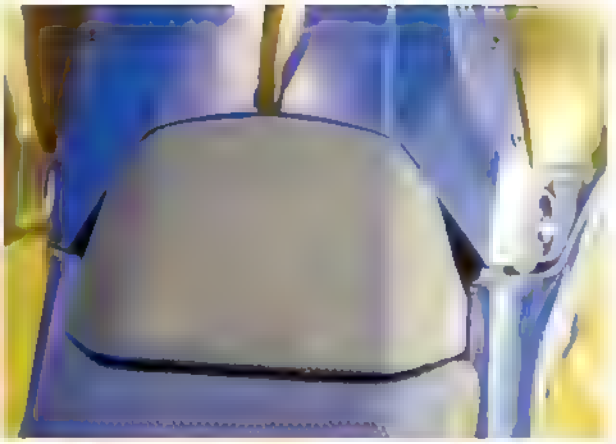
is longe com Roadtec Street. Descubra mais em metzeler com br METZELER MOTORCYCLE TYRES

A CROSS CONECTADA

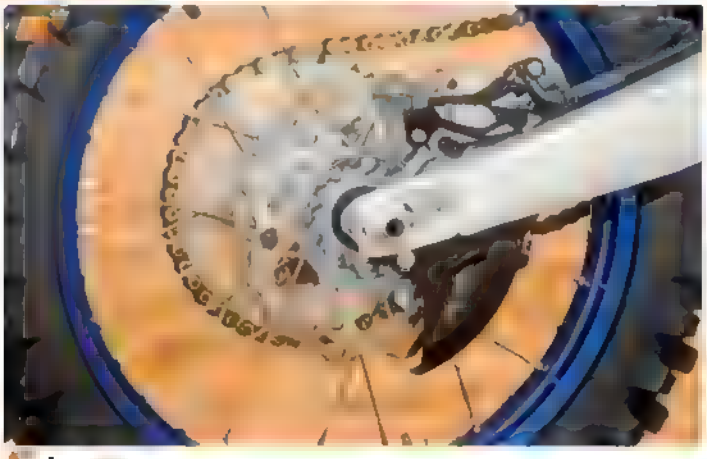
A YZ 450F 2018 é a off-road pioneira na utilização de um smartphone para melhorar seu desempenho na pista

Texto Gabriel Berardi e Rodrigo Castro
Fotos Luis Duarte

O POWER TUNER
Uma ferramenta preciosa em todos os sentidos que permite ao mesmo tempo alterar as respostas da YZ e manter um registro de manutenção



MAIS ESTREITO E ERGONOMICO O tanque de combustível teve sua capacidade reduzida para 6,2 litros



2 A suavidade do motor e a sua resposta controlável são os maiores cartões de visita da YZ 450F 2018
Z Os novos aros DID são 200 gramas mais leves
3 A caixa do filtro de ar e os radiadores também são novos e permitem um melhor encaixe do piloto na YZ

A YZ 450F 2018 é a primeira moto de série a utilizar a tecnologia atual de uma forma inteligente, prática e, acima de tudo, útil para quem anda de moto em pistas de motocross. A Yamaha já tinha se tornado a primeira marca a oferecer uma ferramenta para personalizar mapas de injeção e ignição com o seu GYTR Tuner, entretanto, este novo aplicativo Power Tuner é um passo gigante em termos de personalização, compartilhamento de informações e controle do funcionamento de nossa moto.

O Power Tuner permite, através de uma ligação Wi-Fi, estabelecer uma conexão através de um aplicativo disponibilizado pela Yamaha que permite, de forma rápida e intuitiva, alterar o comportamento da YZ 450F mediante alterações dos mapas de injeção de combustível e de ignição. Além disso, o programa permite descarregar mapas preestabelecidos pela Yamaha ou por outros usuários desse aplicativo. Outra função é a possibilidade de visualizar em 3D a forma como os mapas alteram a injeção de combustível em relação à abertura do acelerador, rotações do motor e também avanço ou atraso da ignição. Dessa forma, podemos criar mapas específicos para determinado piloto, tipo de piso ou condições climáticas. E calma que tem mais. O Power Tuner permite, em tempo real e em um raio de aproximadamente 500 metros, acessar as informações do motor em funcionamento (rotação, abertura do acelerador, temperatura do líquido de arrefecimento e do ar, voltagem da bateria, pressão atmosférica etc.) e ainda fazer um registro detalhado das manutenções efetuadas na moto ao longo de sua vida.

Entretanto, a YZ 450F 2018 não se destaca apenas pelo Power Tuner. Há muito mais. Estamos falando de uma moto totalmente nova de ponta a ponta. Além da introdução de importantes melhorias e modificações em termos de motor e gestão eletrônica, a YZ 2018 conta com uma ciclística inédita, que começa na quarta versão do chassi de treliça em liga de alumínio e termina na ergonomia repensada de cima a baixo. Começamos pelo novo motor, que, entre outras coisas, passa a contar com partida elétrica — é a primeira japonesa a oferecer esse equipamento de série —, alimentada por uma bateria de íons de lítio, de alta capacidade e

Maxx Premium

A qualidade das nossas peças faz a nossa marca

São mais de 2.000 itens para sua moto

No trânsito somos todos pedestres

Produtos disponíveis nas melhores lojas do ramo

Maxx Premium, uma marca exclusiva da Montanna Distribuidora. Sao mais de 2 000 itens com qualidade e garantia ISO alem de reconhecimento internacional. Não perca tempo, procure já uma de nossas revendas, é o melhor custo beneficio que o mercado de moto peças pode oferecer

montannadistribuidora

Imagens Ilustrativas

11 2475-7000
www.montanna.com.br

11 9 5059-3915

MONTANNA
DISTRIBUIDORA DE MOTOPEÇAS

Yamaha YZ 450F

Dados de fábrica

Motor monocilíndrico, 4T, arrefecido a líquido
DOHC | 4 válvulas | câmbio de 5 velocidades

Cilindrada	449 cm³
Potência máxima	Não declarada
Torque máximo	Não declarado
Diâmetro x curso do pistão	97 mm x 60,8 mm
Taxa de compressão	12,8:1
Quadro	Berço semiduplo de alumínio
Caster	27,33°
Trail	119,4 mm
Suspensão dianteira	Garfo invertido KYB com 310 mm de curso, ajuste em 3 vias
Suspensão traseira	Monoamortecedor KYB com curso de 317 mm, ajuste em 3 vias
Freio dianteiro	Disco de 270 mm, pinça de 2 pistões
Freio traseiro	Disco de 245 mm, pinça de 1 pistão
Modelo do pneu	Dunlop MX3S
Roda dianteira	80/100 - 21"
Roda traseira	110/90 - 19"

MEDIDAS

Altura mínima do solo • **335 mm**	Largura • **825,5 mm**
Altura do assento • **965 mm**	Entre eixos • **1 485 mm**
Tanque • **6,2 litros**	Peso cheio • **112 kg**

Preço (em Portugal): **8 995 euros (aprox. R$ 33 750)**

FORTES

O motor é forte, mas muito fácil de dosar. A ergonomia é exemplar, enquanto as suspensões funcionaram com perfeição em todo tipo de terreno

POSITIVO
- Motor
- Ergonomia
- Suspensões

NEGATIVO
- Peso elevado quando comparado ao de concorrentes europeias

1,5 kg mais leve que uma equivalente de chumbo. O novo cilindro chega com menor inclinação e um pistão bridge box, as válvulas contam com cruzamento mais agressivo e o corpo de admissão de Mikuni agora foi a 44 mm. O sistema de escape foi todo modificado e agora o silenciador está mais próximo do centro de gravidade. Na cicl.stica a novidade é o novo quadro que somado às modificações no subchassi e nas fixações do motor melhorou a centralização de massas e proporciona um equilíbrio ideal entre as sensações em curva e a rigidez em linha reta. A Yamaha manteve as bengalas AOSS (Air Oil Separate System), mas com novas calibragens. Atrás, o amortecedor KYB também foi revisto, com capacidade para mais 30 ml de óleo.

Na pista, o que mais impressiona é a extrema facilidade do novo motor em entregar potência em abundância, mas sem violência. A capacidade de tração aumentou exponencialmente. Em termos de ciclística, estamos diante da mais neutra versão da YZ de motor invertido. As reações são previsíveis mesmo em zonas com o piso muito degradado graças a um equilíbrio perfeito no comportamento das suspensões dianteira e traseira.

Uma ciclística impecável e um motor de altíssimo desempenho, mas com respostas previsíveis, ajudam muito na nossa confiança e concentração na pilotagem, permitindo-nos explorar melhor todo o potencial da moto... e ganhar tempo.

Ponto final

Demorou a gum tempo mas o conceito "Forward Thinking" atingiu o seu ápice. As melhorias no quadro na ergonomia e no motor levaram a YZ 450F a um novo patamar no segmento da motocross de 450 cm³. A partida elétrica de série é um equipamento há muito tempo esperado e que só traz vantagens aos pilotos de MX em que cada segundo é valioso. O "Power Tuner" não é um simples gadget mas sim um precioso auxiliar que nos permite ajustar o motor da YZ às preferências pessoais em termos de resposta e às mais diversas condições de tração.

ENCARE
A CIDADE
SOB UMA NOVA
PERSPECTIVA.
CHEGOU A NOVA BMW G 310 R.
Criada para as grandes cidades, pensada para os brasileiros. Toda a versatilidade, [illegible] e agilidade de uma 300 cilindradas com o melhor de tecnologia BMW.
PRIMEIRA REVISÃO DE 1.000 OU 10.000 KM POR R$ 365.*
Acesse bmwmotorrad.net.br/G310R e garanta a sua.
MAKE LIFE A RIDE.
BMW Motorrad
BMW G 310 R
POR
R$ 499 MENSAIS
[illegible]
Preço público sugerido para inspeção de 1.000 km ou de 10.000 km [illegible] 2017: R$ 365 [illegible] Inspeção inclui [illegible] bem como verificação dos componentes do sistema de freios, transmissão, suspensão, pneus e rodas, fluidos diversos, comandos, [illegible], luzes e funcionamento geral. Os serviços de inspeção devem ser realizados nas concessionárias autorizadas BMW Motorrad. Itens adicionais serão orçados à parte. Condição válida de 1/9/2017 a 31/12/2017. Para consultar valores ou para mais informações, consulte a Concessionária Autorizada BMW Motorrad de sua preferência. **Condições válidas para a motocicleta BMW G 310 R, 2017/2017 - 0 km. Preço sugerido de R$ 21.900,00 à vista ou entrada de R$ 7.150,00 mais 36 parcelas mensais de R$ 498,66 mais parcela final no 36º mês de R$ 6.570,00. Valor final do bem a prazo: R$ 31.671,72. Taxa de juros de 2,08% a.m. (sem impostos). Não incluso frete máximo de R$ 2.000,00. Custo Efetivo Total (CET): 32,80% a.a. Plano de financiamento oferecido pela BMW Financeira. Sujeito a aprovação de crédito. Modalidade CDC - Pessoa Física. Tarifa de Cadastro (R$ 750,00), tarifa do DETRAN/SP (R$ 120,03) e IOF estão incluídos nas parcelas e no CET. Condições válidas de 1/11/2017 a 30/11/2017 ou até o término do estoque de 20 unidades. Ouvidoria Corporativa BMW SF: 0800 772 2368. Atendimento ao Cliente BMW SF: 0800 019 9797.
Minha escolha [illegible] no trânsito.

GIVI

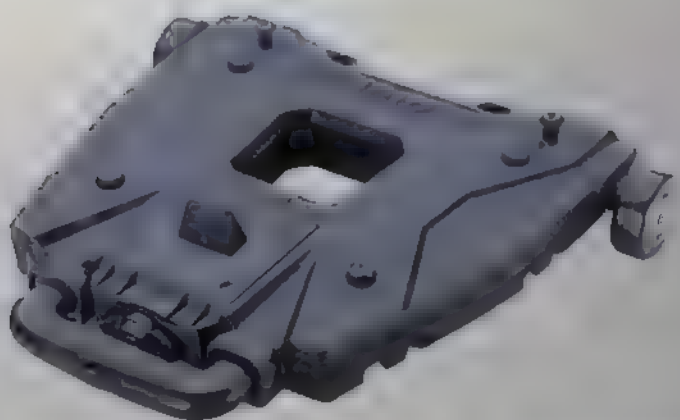
LANÇAMENTO S410

Base Universal Trolley para Baús Monokey®

Características:

- Compatível com todas as bases MONOKEY®.
- Sistema de bloqueio de segurança.
- "Anti-ruído", rodas acolchoadas substituíveis.
- Alça com extensão retrátil longa.
- Seis pontos de fixação para fixar os ganchos para uma rede elástica.
- Ideal para transporte do Baú como mala de mão em saguões de rodoviárias e aeroportos.
- Mais segurança, comodidade e qualidade GIVI.

S410 BASE UNIVERSAL TROLLEY



Patrocinador do LCR Honda MotoGP Team.

GIVI

LANÇAMENTO OFICIAL NO SALÃO DUAS RODAS Stand: D151

X21

50.5

Novo polímero plástico: STC – mais leve e resistente comparado ao ABS - Peso X21 : 1.550g / Peso 50.5 : 1.490g • Tamanhos: 56, 58, 60, 61 e 63
Trava do encaixe da parte frontal com o casco em aço (Somente X21) • Trava para não fechamento da parte frontal (Somente X21)
Forração: Antialérgica, removível e lavável • Encaixe da cinta Jugular: micrométrico
Viseira externa: Plana, 2,2mm de espessura, com tratamento anti-risco, trava de viseira, preparação para pinlock e tratamento UV
Viseira interna: Fumê com tratamento UV • Narigueira: Minimiza o embasamento da viseira • Bavete: Minimiza a entrada de poeira no rosto
Pintura: Todos os Gráficos tem tratamento UV

Em foco

NOVIDADE

É uma moto completamente nova... e o resultado impressiona

Eletrônica e equipamentos dignos de uma top de linha. Com um novo chassi de alumínio, ela perdeu 48 kg

O presente e o futuro da Honda

Salão de Tóquio revela novas motos e conceitos da marca

A Honda aproveitou que estava "em casa" e usou o Tokyo Motor Show para apresentar novos modelos que estão prestes a chegar às ruas e outros que antecipam o futuro da marca. Um dos ícones da indústria mundial de motocicletas, a Honda Gold Wing, acaba de ser completamante renovada. E o resultado é de cair o queixo. Sem dúvida, um dos lançamentos mais importantes da gigante japonesa nos últimos anos. "Nós queríamos que nossa nova Gold Wing mantivesse seu luxo, mas que fosse uma moto mais versátil. Uma máquina útil para seu dono tanto na cidade quanto em viagens, além de ser mais empolgante do que nunca ao pilotar. Então, começamos de uma folha em branco e a fizemos menor, mais leve e adicionamos toda a tecnologia que alguém poderia desejar", disse Yutaka Nakanishi, líder de projeto da GL 1800 Gold Wing 2018. A nova Gold conserva a arquitetura do (fantástico) motor boxer de seis cilindros, 1 833 cm³ e arrefecimento a líquido. São 126 cv de potência máxima a 5 500 rpm, enquanto o torque máximo de 17,3 kgf.m já está disponível nos 4 500 giros. O câmbio pode ser DCT ou manual, de seis marchas. A marcha a ré continua presente e é acionada por um motor elétrico enquanto a transmissão final é feita por eixo cardã. O novo chassi da linha Gold Wing é o grande responsável pela leveza da moto, que perdeu impressionantes 48 kg em relação ao modelo anterior. A nova estrutura feita em alumínio posiciona o piloto e o motor mais à frente na moto e deixa o passageiro mais próximo do condutor, para melhorar a distribuição de massas. O modelo standard pesa, em ordem de marcha, 365 kg, enquanto as versões da Touring "básica" e DCT têm peso de 379 kg e 383 kg, respectivamente. A suspensão dianteira agora é uma double wishbone, que substitui o garfo invertido. Sistema de som, conectividade USB e Bluetooth também estão presentes. A Gold Wing standard e as duas versões da Gold Wing Tour devem chegar ao mercado só no ano que vem, mas são grandes as chan-

Há modelos que chegam às ruas nos próximos meses e outros que são uma demonstração de tecnologia da marca japonesa

PCX Hybrid

PCX Electric

Riding Assist-e

Super Cub C125

Neo Sports Cafe Concept

Monkey 125

Fotos Divulgação

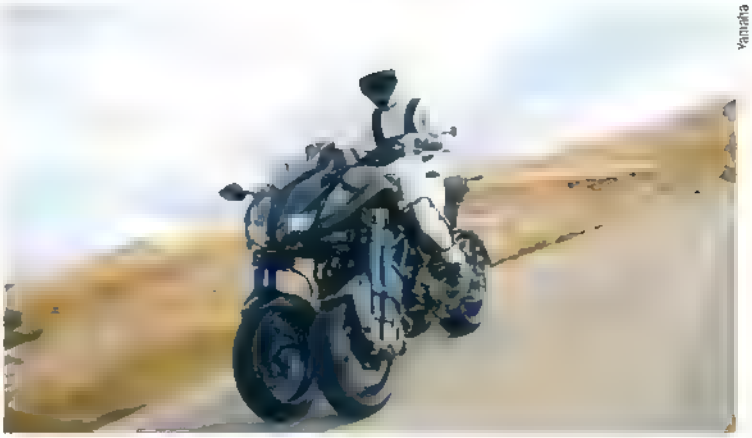
ces de vermos as duas por aqui já neste mês, no estande da Honda no Salão Duas Rodas. E as novidades da Honda no Tokyo Motor Show não param por aí!

O scooter mais vendido do Brasil, o PCX, foi apresentado em duas interessantíssimas versões: híbrida e elétrica. A primeira conta com um compacto sistema que emprega uma bateria de alta potência e um motor de partida ACG para auxiliar o motor principal a combustão, permitindo que a PCX Hybrid tenha um desempenho típico de veículos elétricos (com torque máximo em rotação zero) e com uma economia ainda maior. Já a versão 100% elétrica é equipada com um motor de alta potência desenvolvido de forma independente pela Honda. Segundo a fabricante, os dois modelos devem começar a ser vendidos na região da Ásia, incluindo o Japão, já a partir de 2018. Mais longe de vermos rodando pelas ruas, mas, ao mesmo tempo, mais impressionante, está a Riding Assist-e, uma moto experimental que mostra toda a capacidade de pesquisa e desenvolvimento da marca na área de robótica. Outro conceito apresentado foi o Neo Sports Cafe, mas, essa sim, deve ganhar as ruas em breve muito provavelmente como a representante da marca no crescente segmento das nakeds de alta cilindrada com um estilo clássico. Espera-se que a versão definitiva seja uma das novidades da marca japonesa no EICMA.

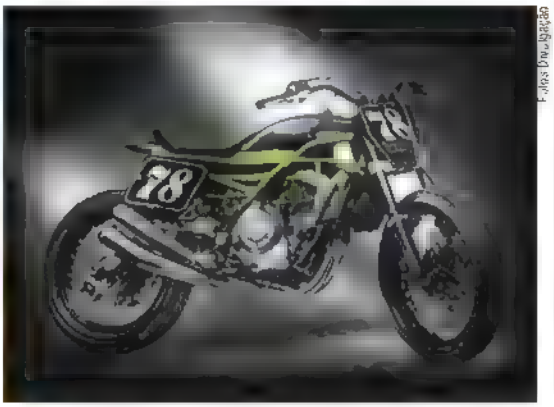
Saindo dos conceitos e das altas cilindradas, chegamos às pequenas Super Cub e Monkey. A Super Cub 125 herdou o design e a funcionalidade da C100 da primeira geração, mas com equipamentos mais recentes, como smart key e abertura elétrica do banco. Também foi mostrada uma Super Cub 110, criada exclusivamente para o Salão de Tóquio a fim de comemorar a produção mundial de 100 milhões de unidades da cub. Já a lendária Monkey ganhou uma versão com motor de 125 cm³ que inclui itens únicos, como faróis LED e instrumentos digitais. Como se tudo isso fosse pouco, prepare-se, porque a marca promete ainda mais, inclusive aqui no Brasil.

Mais um triciclo Yamaha. E este é radical!

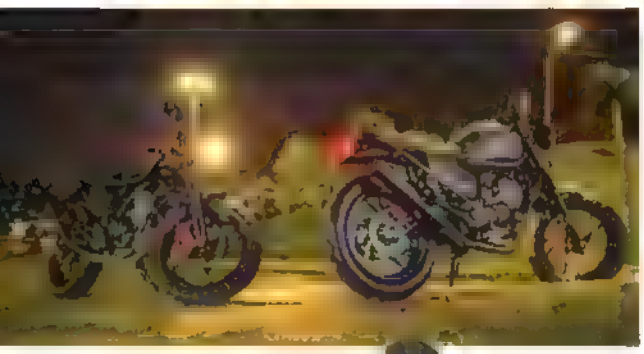
A Yamaha está decidida a levar além o conceito de múltip as rodas inc náve s (LMW - Leaning Multi Wheel) que apresentou no scooter Tricity há a guns anos Durante o Tokyo Motor Show, a marca dos três diapasões revelou o Niken, um tricic o com duas rodas dianteiras de 15" que se inclinam de acordo com a pilotagem para contornar curvas Os detalhes técnicos (e especula se, até a apresentação de um modelo de produção) serão divulgados durante o Salão de Milão, mas já se sabe que por traz desse esti o único está a base mecânica da inha MT 09 O que vem por aí a nda é um mistério, mas, seja o que for, será surpreendente!



Yamaha



Fotos Divulgação



Twister e Z650 customizadas

Duas interessantes motos customizadas chamaram a atenção nos sites e redes sociais no mês passado A Honda Twister Scrambler 1701 e a Kawasaki Z650 Flat Track. A primeira é um pro eto de customização da Machine Development Co , oficina de customização especializada em motos Honda. A motocic eta está em exposição na Cabra Motor Honda, em Curitiba, PR, por tempo limitado Foram fabricadas apenas duas unidades do modelo que está à venda por R$ 18 500 Já a Kawasaki é obra dos franceses da MSR Oficina, que pegaram uma naked Z650 e a transformaram em uma bel'ss ma flat tracker Gostou? Nós também!

Suzuki

Suzuki GSX-S 750A desembarca no Brasil

Com o grande sucesso do modelo GSX S1000A a J Toledo Suzuki ançou no país mais uma naked, a GSX S 750A A moto chega às concessionárias da marca no próximo dia 19 nas cores azu , preta e vermelha por R$ 36 533 (preço público sugerido) O motor de quatro ci indros em inha, DOHC e 749 cm³ entrega 114 cv a 10 500 rpm e torque de 8,2 kgf m a 9 000 g ros O câmbio é de se s marchas e a moto traz de série freios ABS e controle de tração com três opções de regulagem

Reprodução internet

KTM E-Duke está pronta

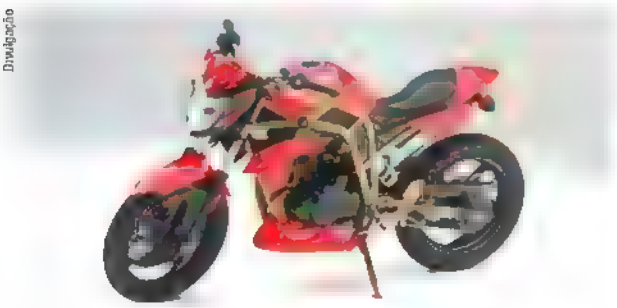
Pelas fotos espiãs publicadas pelo site Motorcycle.com, os austríacos da KTM estão a ponto de levar os motores elétricos de seus modelos off road Freeride para o asfalto. As primeiras motos on road a contar com motores elétricos devem ser as pequenas Duke, ou E-Duke. O modelo flagrado toma como base uma Duke 390, mas no lugar de gasolina no tanque, baterias

Kymco

O X-ADV... da Kymco

A taiwanesa Kymco está decidida a surfar na onda que a Honda agitou e revelou a primeira imagem do C Series Concept, um modelo de scooter aventureiro semelhante ao X ADV da marca da asa, o que é visível pelas suspensões, freios e porte do veículo. É mais um modelo que terá as especificações técnicas e, talvez, até o preço confirmados durante o EICMA

Divulgação



Mosquito americano

A 47Moto é uma marca de motos que acaba de nascer nos Estados Unidos, e seu primeiro modelo é uma pequena naked de nome exótico: Mosquito. Ela utiliza o mesmo motor da nossa conhecida Dafra Next 250, produzida pela taiwanesa Sym. O preço da moto nos Estados Unidos é de 4 995 dólares, o que equivale a aproximadamente R$ 16 000

PONTO DE VISTA

por **Bruno Corano**

Frear? Somente com a moto em pé!

Já comentei em meus textos que o item número um que mais derruba os motociclistas é o mau uso dos freios. A falha em seu uso está essencialmente associada à inclinação da moto. A regra é simples: apenas podemos acionar os freios com a moto em pé, ou seja, a 90° em relação ao chão. Porém, muitas vezes somos obrigados a reduzir a velocidade quando estamos inclinados, devido a obstáculos inesperados, uma curva mais fechada, enfim. Há inúmeras situações. Mas o que fazer? Em última análise, podemos dividir a questão em duas situações: 1) em uma pista e 2) em ruas e estradas.

No mundo das pistas, essa prática ocorre quando o piloto chega muito rápido à entrada de uma curva e, para não perdê-la, inicia a inclinação da moto seguindo com os freios acionados — lógico que com menor intensidade — até soltá-los por completo. Era assim. Hoje, com o auxílio de telemetrias cada vez mais sofisticadas, os engenheiros de competições constataram de diversas formas que era bem mais seguro e efetivo, independentemente de qualquer outro aspecto, nunca acionar os freios com a moto inclinada. A "nova" forma de pilotar nas pistas é muito simples. Freie tudo que puder com a moto ainda em pé. Se, ainda assim, você sentir que está em velocidade excessiva, é melhor postergar a entrada da curva do que assumir o risco de começar a inclinar a moto com os freios acionados.

Já em uma pilotagem em ruas e estradas, onde não temos áreas de escape e há inúmeras variáveis que não encontramos dentro de um autódromo, a margem de segurança para que não corramos riscos de quedas deve ser muito maior. Em 90% das vezes em que precisamos reduzir a velocidade em curva na estrada, a ação não demanda freios. Apenas com o fechamento do acelerador e a retração do motor conseguimos controlar a situação, mas, às vezes, é inevitável frear. Nessa hora, a falta de experiência faz com que alguns pilotos acionem o freio fora da medida e caiam, uma vez que estão inclinados. Nessa situação, a recomendação é simples: tente colocar a moto em pé e freie, abortando a trajetória da curva. Antes que ela saia da sua faixa ou do espaço que você tiver para não sair do asfalto, retome a inclinação e a curva, dessa vez, com uma velocidade menor.

* A opinião dos colunistas não reflete necessariamente a opinião da revista

Nova Kawasaki Ninja 400

Apresentada ao mundo no Tokyo Motor Show, a pequena esportiva da marca de Akashi é a evolução da nossa conhecida Ninja 300 e, segundo a marca, é totalmente nova, por dentro e por fora. O design e as carenagens a aproximam das irmãs de quatro cilindros, assim como o novo painel, digno de uma superesportiva. O motor bicilíndrico em paralelo de 399 cm³ e arrefecimento a líquido entrega ótimos 45 cv de potência máxima a 10 000 rpm enquanto o torque máximo de 3,9 kgf·m está disponível a 8 000 giros. O chassi é de treliça de aço

Fotos Kawasaki

Kawasaki Z900 RS. Show!

Outra novidade revelada pela Kawasaki é a Z900RS. O modelo, que presta homenagem à Z1, precursora da famosa linha de nakeds da marca, mescla o visual típico da década de 1970 com toda a tecnologia atual. O motor é o mesmo da nova Z900 (mas com a potência diminuída de 125 cv para 111 cv), traz controle de tração em dois níveis, os freios — com discos duplos na frente — têm ABS e a embreagem é deslizante. Mais detalhes sobre início de comercialização e preço devem ser divulgados no EICMA. Moto com cara de moto... e nós queremos ela aqui!

AGENDA

novembro•dezembro 2017

motor music

Motor Music vem aí

O Espaço Motociclismo, dentro do AutoShow Collection, inaugura uma nova atração à partir deste mês de novembro. o Motor Music, festival de bandas em cinco etapas que premiará trabalhos autorais e covers. Cada etapa terá a participação de seis bandas/artistas, dos quais, dois – sempre um cover e um autoral – serão escolhidos para a final. Se você canta ou tem uma banda e quer participar do festival mais antenado com a cultura motor do Brasil, não perca tempo e se inscreva no site abaixo

www.motormusic.com.br

Digite goo.gl/aWcV38 no seu navegador ou acesse pelo QR Code a agenda completa no site!

2° Encontro Nacional de Motociclistas
Nanuque • MG
(73) 98193-4139 / (33) 99936-8132

Jean Azevedo Off-Road School
Santa Branca • SP
(12) 99790-0987 | offroadschool.com.br

5º Moto Fest - Encontro Nacional de Motociclistas
Marialva • PR
(44) 99964-0473 / (44) 99978-0554

Curso de pilotagem on-road — Triumph Experience
Sumaré • SP
0800 761 6568 | triumphexperience.com.br

BMW Rider Expedition (Serras)
Regiões Sul e Sudeste
(11) 3042-5800 | bmwriderexperience.com.br

6° Rio Negro Moto Fest
Rio Negro • PR
(47) 98477-1515 / (47) 99163-5951

5º Rotarockers Fest
Eugenópolis • MG
(22) 99961-3166 / (32) 98873-7497

Motoschool - Curso Safety Riding
Sumaré • SP
(11) 5524-5684 | motoschool.com.br

NASA
Estaremos presentes
CAVALERA DEL JUEGO
#881 O CASCO MAIS LEVE DA SUA CATEGORIA
• CAPACETE COM DESIGN AERODINÂMICO, PRODUZIDO EM RESINA TERMOPLÁSTICA ADS DE ALTA PRESSÃO, LEVE E RESISTENTE • FORRO ANTI-ALÉRGICO, TECIDO DE ALTA QUALIDADE, EXTREMAMENTE CONFORTÁVEL, REMOVÍVEL E LAVÁVEL • VISEIRA ANTI-RISCO COM DUPLA CURVATURA • RÁPIDO SISTEMA DE MONTAGEM E DESMONTAGEM DA VISEIRA • EXCELENTE VISÃO PERIFÉRICA • SISTEMA DE FIVELA ENGATE RÁPIDO • EXCELENTE SISTEMA DE FLUXO DE AR • BAVETE E BARBOEIRA FAZEM PARTE DO CONJUNTO.
THUNDER
FLAC
STARFALL
NASA HELMETS
11 2087-7750
Capacete é a proteção do motociclista
nasa_capacetes
nasa.capacetes
www.nasacapacetes.com.br

A marca mais antiga
do mundo, em
contínua produção,
chegou ao Brasil.

Capacete é a proteção do motociclista.

(11) 5051-7700 ou (11) 9 5486-1746

*Preço público sugerido Royal Enfield Classic 500 militar, sem ABS, 17/17, à vista, com base no Estado de São Paulo, R$ 21.000. SAC atendimento@royalenfieldsp.com.br. Avenida República do Líbano, 2070, Ibirapuera, São Paulo, SP. CEP: 04502-100.

ROYAL ENFIELD

www.royalenfieldsp.com.br
Concessionária Autorizada

ROYAL ENFIELD CLASSIC 500

MODELOS A PARTIR DE: **R$19.900***

**Foto Meramente ilustrativa

Espaço Motociclismo se consolida na noite paulistana

Evento traz shows, gastronomia e, claro, muitas motos para você curtir o Sambódromo com toda a família

Texto
Carlos Bazela
Fotos
Carlos Bazela e Gabriel Berardi

O Espaço Motociclismo, que acontece no Sambódromo do Anhembi e faz parte do conhecido AutoShow Collection, seguiu em outubro se consolidando como o maior encontro de motociclistas da capital paulista. Com noites temáticas e sempre às terças-feiras, o evento oferece atrações para toda a família, independente da forma como elas chegam ao local, seja de moto, carro ou mesmo a pé. E, neste mês, diversão foi o que não faltou no evento. No último dia 24/10, durante a Noite do Puma & Esportivos Nacionais, o Espaço Motociclismo recebeu as feras da equipe X Moto Show, que mostraram toda sua destreza sobre duas rodas – e na maior parte do tempo em uma só – pra levar à loucura os presentes que lotaram a arquibancada do Sambódromo.

Na apresentação teve de tudo, desde moto fazendo zerinho sozinha até wheeling com um naked sem o garfo dianteiro. Sempre com bastante empolgação por parte dos pilotos e do público. Entre as motos utilizadas nesse verdadeiro show, destaque para as de alta cilindrada, como as Honda CB 500F e CBR 600 RR e as Suzuki GSR 750 e GSX-R 750 devidamente adaptadas para entregar toda a precisão e segurança que o alto nível dos pilotos exige.

Os pilotos da equipe X Moto Show agitaram o Espaço Motociclismo

Além das manobras espetaculares, o ronco das motos preparadas empolgava

O Auto Show Collection. A cada terça, uma "tribo" diferente se junta

Um espaço para todo tipo de moto

Há atrações para toda a família, como sala de realidade 3D

Motoclubes e motogrupos estão cada vez mais presentes

Expositores também contam com espaços exclusivos para apresentar produtos e fazer negócios

Lugar de encontrar amigos e comemorar o motociclismo

Música ao vivo todas as terças-feiras. E vem novidade por aí!

Test-ride com diferentes marcas e modelos é uma das atrações do Espaço Motociclismo

O evento ainda garante uma área exclusiva para os motoclubes. Divididas em tendas, as agremiações previamente cadastradas podem exibir suas cores e brasões para confraternizar com seus companheiros e outros, além de estar com suas motos sempre ao alcance dos olhos. Se você pertence a algum motoclube e gostaria de se cadastrar para ter acesso à área do Espaço Motociclismo, mande um e-mail para o endereço espaco-motociclismo@motociclismoteam.com.br.

E para garantir o acesso de todos, até o fim de 2017 quem vier de moto para curtir o AutoShow Collection paga apenas R$ 15, incluindo o passageiro, e estaciona na área interna do Espaço Motociclismo, dentro do Sambódromo, com toda a estrutura e segurança e próximo às áreas de alimentação, com food trucks para todos os gostos.

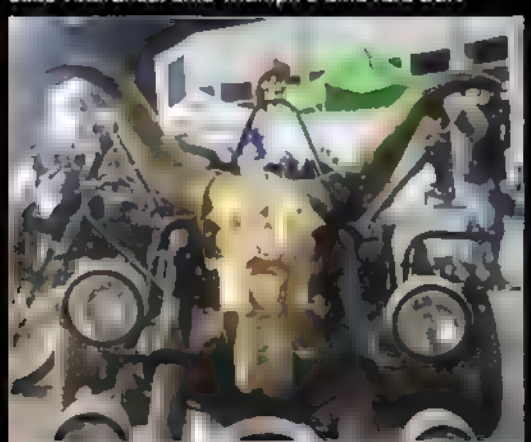
Outra atração sempre presente no local é o Caminhão Interativo, que traz a nossa Sala de Realidade Virtual 3D e a foto especial, tirada em cima de uma moto, que simula um túnel de vento. Para você que ainda não conheceu nosso caminhão, o mês de novembro trará uma oportunidade a mais: ele será atração no estande da MOTOCICLISMO dentro do Salão Duas Rodas, que acontece entre os dias 14 e 19 de novembro, no pavilhão São Paulo Expo. Nos vemos lá!

SERVIÇO
Todas as terças das 18h as 23h

LOCAL
Sambodromo do Anhembi
Portão 23
Rua Olavo Fontoura, 1 209

O ESPAÇO MOTOCICLISMO OFERECE:
- Sorteio de capacete
- Sala de Realidade virtua 3D
- Test ride
- Banda ao vivo
- Food trucks

Modelos de todos os tipos, idades e estilos. Acima, duas veteranas: uma Triumph e uma rara BSA



ALGUMAS EXPERIÊNCIAS FAZEM NOSSA CABEÇA. PILOTAR COM HELT É UMA DELAS.

Race Step

Race Bloc

Race Twist

MOTOCICLO

CONHEÇA A LINHA COMPLETA.

VISITE O STAND DA HELT
NO SALÃO DUAS RODAS
E FIQUE LIGADO EM TODAS
AS NOSSAS NOVIDADES.

LOCAL: SÃO PAULO EXPO – SP
DATA: 14 A 19 DE NOVEMBRO

LINHA STREET 2018

Race Glass Blanc*

Race Glass Road*

Race Glass Bell*

*com viseira interna.

"Capacete é a proteção do motociclista.

helt.com.br | capacetes.helt | /helt.capacetes

HELT

Casa do Capacete comemora 30 anos

À frente do local desde sua criação, **Donato Esposito** conversou com a MOTOCICLISMO sobre a história do local e a relação dos pilotos brasileiros com a segurança e, claro, capacetes

Texto e Fotos
Carlos Bazela

Eram meados da década de 1970 e a rua 25 de janeiro, endereço no bairro paulistano da Luz, abrigava a Dainese Artigos para Motociclistas, uma empresa familiar e chefiada pelo patriarca, Esposito Vincenzo, que produzia equipamentos de proteção para quem andava de moto e kart. "Naquele tempo, a legislação permitia que se registrasse uma marca que não era comercializada aqui. Afinal, não se podia importar nada, havia um protecionismo muito grande com o produto brasileiro", comenta Donato Esposito, que dirige hoje a Casa do Capacete. O nome da fábrica, é claro, não veio por acaso. "Como meu irmão era muito antenado com o que acontecia na Europa, veio a ideia de colocar Dainese", reitera o executivo. A relação de Donato com a empresa começou mesmo aos 13 anos, quando saía da escola para ajudar na fabrica. "Eu era uma criança diferente dos meus amigos, que iam brincar. Eu ia para a fábrica trabalhar", conta ele.

Nesse tempo, se destacava outra personalidade importante na história da empresa: a matriarca Thereza Pela Esposito. Thereza, que também era motociclista, ajudava na fábrica da rua 25 de janeiro, onde tinha até uma cozinha. "Eu saía da escola e almoçava na fábrica, comia a comida da minha mãe que ela faz pra todo mundo, então tinha esse clima, eu me sentia em casa". A fábrica foi crescendo e diversificando seu ramo de atuação. "Os capacetes vieram com o tempo", conta Donato. E acabaram se tornando o destaque. "Muita gente tocava lá na fábrica querendo comprar capacete, mas nós não tínhamos nem onde atender a pessoa. Daí veio a ideia de montar um showroom na loja", explica. Do showroom na 25 de janeiro, vieram mais dois endereços, o primeiro no bairro do Pacaembu e depois em Santana, ambos na capital paulista, até que a Casa do Capacete chegasse aonde está hoje, em um belo e sofisticado local na Avenida Rebouças, 815, uma das regiões mais exclusivas de São Paulo, o que compara a experiência de comprar na loja a entrar em uma butique de uma grife de alfaiataria, mas, em vez de um terno Armani, você sai de lá com um capacete Shoei ou Arai, por exemplo.

DONATO ESPOSITO
Há três décadas no ramo de capacetes, ele vivenciou a incrível evolução do mais importante equipamento de segurança do motociclista

De onde veio a ideia do nome Casa do Capacete, que hoje é referência no mercado?
DE • Começou ainda na fábrica da 25 de Janeiro. Nós não tínhamos um local para atender as pessoas que nos procuravam, e só criamos o show-room depois. Aí começamos a colocar pequenos anúncios nos jornais e revistas da época, como O Estado de S. Paulo e a revista Veja. Lá a gente colocava Casa do Capacete, e acabou pegando.

Com a queda nas vendas de motos, o mercado de equipamentos também cai. Como está o mercado para a Casa do Capacete? Vocês tiveram que abrir mão de alguma marca?
DE • O mercado está bem ruim. As vendas de motos caíram pela metade em cinco anos, mas como vendemos para um público diferenciado, não precisamos abrir mão de nenhuma marca. Fazemos um bom controle de estoque para manter tudo equilibrado. Continuamos com Arai, Shoei, Shark, AGV e, mais recentemente, a Astone, que é uma marca francesa.

Por falar em público, como um cliente chega à loja e compra um capacete?
DE • Ele vem aqui e diz "quero um bonitinho" (risos). Infelizmente a estética ainda é o fator determinante para a compra. É que antigamente o brasileiro não usava nada. Ele começou a comprar segurança muito recentemente.

Apenas por ele ser bonito? Sem levar em conta a proteção?
DE • O consumidor brasileiro raramente leva em conta o nível de proteção. Ele quer comprar um equipamento para não ser multado. E faz isso guiado principalmente pelo gosto estético. Ele não pensa primeiro na necessidade, em estar protegido. Vem procurar o capacete porque viu de um amigo e achou bonito ou porque é o mesmo do Valentino Rossi. A necessidade vem depois, quando ele sofre uma queda, por exemplo. E isso acontece porque não há uma política de incentivo, o governo não faz uma campanha de conscientização, não só de capacete, mas de jaqueta, tudo, para mostrar o quanto é importante. São raros os clientes que vêm aqui já sabendo o tipo de uso que vão fazer e em busca de uma marca ou modelo certo.

E como funciona o atendimento de um cliente que chega aqui na loja?
DE • A gente conversa bastante. Hoje a equipe é de 15 funcionários e eu também atendo. Converso com a pessoa, pergunto bastante qual vai ser o uso que ela pretende fazer para, daí em diante, começar a mostrar as marcas e os modelos dentro dessa necessidade e faixa de preço.

A Casa do Capacete trabalha com diversos produtos em faixas de preço muito distintas. O que deixa um capacete mais caro. É apenas o material?
DE • Não, não é só o material. Quando uma pessoa vê um capacete muito mais caro que o outro, pensa que é assim por ele ser, por exemplo, de carbono, e o outro não. Na verdade, o que define mais o preço é o processo de produção. Enquanto algumas marcas são bastante industriais, em outras é quase artesanal. Tem marca até que a relação entre a quantidade de funcionários e a produção é como se uma pessoa montasse um capacete do início ao fim por dia. Quer dizer, são poucas unidades.

A Casa do Capacete trabalha hoje com alguma marca própria de equipamentos?
DE • Temos sim. A Xceed é uma marca própria nossa. O mais interessante é que ela não é exclusiva de produtos para motociclistas. Temos também macacões e balaclavas Xceed para automobilismo. A loja, aliás, é bastante forte no automobilismo. Eu mesmo também fui piloto de kart – conta Donato ao mostrar o capacete com seu nome e tipo sanguíneo, exposto em uma prateleira mais ao fundo da loja.

Quando menos é (muito) mais

Já acelerou a Multistrada 1200? Pense numa moto tão empolgante quanto ela, porém mais fácil de andar e mais confortável. Pensou? É a Multistrada 950!

Texto
Marcelo Barros

Fotos
Mario Villaescusa e Johanes Duarte

Após o primeiro contato nas estradas das Ilhas Canárias, arquipélago espanhol no Oceano Atlântico, nos reencontramos com a Ducati Multistrada 950, agora em solo brasileiro. A novidade chega neste mês às concessionárias. Para 2017, um lote de cem motos, todas na cor vermelha, será comercializado. O preço? R$ 59 900. A outra opção de cor, branca, só estará disponível em 2018. A Multistrada 950 tem quatro pacotes de acessórios, para o motociclista deixar a moto mais próxima do seu gosto e forma de uso: o Urban, composto por top case, bolsa do tanque e entrada USB, que sai por R$ 4 320; o Sport, com escapamento esportivo Termignoni, encaixes de alumínio para o quadro e tampa do reservatório de fluido do freio dianteiro também em alumínio, cujo preço é R$ 8 110; Enduro, que traz luzes de LED complementares, barras de proteção do motor, protetor em alumínio do radiador, protetor inferior em alumínio, pedaleira maior e estribos off-road para o piloto, comercializado por R$ 9 000 e o pacote Touring, cujo preço é R$ 5 430 e traz malas laterais e cavalete central. O assento original é largo e confortável e fica a 840 mm do solo. A marca vende um 20 mm mais baixo (820 mm) ou mais alto, com 860 mm. A pequena Multistrada traz itens da 1200 e 1200 Enduro e uma diferença visual é a balança da suspensão traseira de duplo braço — com amortecedor mais simples que da Multistrada Enduro.

O motor, é praticamente o mesmo da Hypermotard, um bicilíndrico em "L" de 937 cm³, com arrefecimento a líquido, que rende 113 cv de potência máxima. O torque máximo é de 9,8 kgf m,

BELA ITALIANA Além do vermelho, terá a cor branca, mas só em 2018...

MAIS CONTROLE Com o aro 19" na dianteira, a moto ficou mais controlável e confortável para pilotar, principalmente fora do asfalto!

MOTOR Para mover os 229 kg da moto, a Ducati conta com o Testastretta 11°, mais fácil de domar que o da 1200, mas que mesmo assim, rende ótimos 113 cv **MULTICONFORTO** Além da boa posição de pilotagem, há conforto para piloto e garupa com o ótimo assento

atingidos a 7.750 rpm. Desempenho de sobra para mover seus 229 kg de peso

Além da potência do motor, a Multistrada 950 tem a ciclística bem acertada, que permite ao motociclista andar rápido, mesmo sem a experiência de um piloto de motovelocidade — um dos diferenciais da 950 para a 1200. Com suspensões Kayaba na dianteira e Sachs na traseira, ambas com ajuste em pré-carga, compressão e retorno, o usuário pode adequá-la a seu gosto e aplicação. Na traseira, o ajuste de pré-carga por um manípulo é muito prático para acertá-la em minutos, sem ferramenta. Muito prático.

Fabricado pela Brembo, o sistema de freios tem bomba axial, e não radial como na 1200, mas morde forte. São dois discos de 320 mm com pinça radial de quatro pistões na frente e um disco de 265 mm (maior que a média) com pinça convencional de dois pistões na traseira. A moto tem o moderno ABS da Bosch (9.1 MP) com três níveis de atuação, facilmente selecionáveis pelo painel da moto

O visual lembra a Multistrada 1200, e a grande diferença da 950 para a 1200 é na dianteira, onde a roda é aro 19", enquanto na 1200 é 17". O aro maior fez muita diferença, tornando-a mais fácil de conduzir e mais confortável, pois aumenta a absorção das irregularidades da via, como se trasse alguns buracos da rua, que ela passa sem incomodar o motociclista. Podemos apontar o aro 19" na dianteira como o grande trunfo para a pilotagem agradável, segura. O tanque com 20 litros dá autonomia para não se preocupar muito com a distância até o próximo posto na estrada

CIRCUIT EQUIPMENT
SINCE 1984

Desde 1984 conectando você ao mundo das duas rodas.

DESIGN QUALIDADE

Jupiter

Produzida em borracha gel para uso em competições e em PVC para uso em motos urbanas. Possui duas densidades distintas e encaixa perfeitamente nos aceleradores atuais

Speed

Produzida em borracha gel para uso em competições e em PVC para uso em motos urbanas. Testada e aprovada pelos pilotos de moto GP e disponível com ponteira vazada ou fechada

Storm

Indicada para motos de rua, seja de baixa ou alta cilindrada. Produzida com PVC de alta qualidade e adornada com anéis feitos de alumínio anodizado que lhe conferem um visual elegante e cheio de estilo

Mantis

Produzido em material termoplástico altamente resistente e dotado de um conjunto de lente cristal ou vermelha composta por 15 leds. Possui marcação para montagem dos piscas e segue com kit de parafusos para sua fixação universal

Raptor

Produzido em material termoplástico altamente resistente e dotado de um conjunto de lente na cor âmbar com lâmpada Philips de dois pólos e cabo elétrico para instalação

Fênix

Produzido em polipropileno ou em nylon com acabamento estético que simula fibra de carbono. Desenvolvido especificamente para Honda Bros e Yamaha Crosser e disponível para guidões de ferro, alumínio ou do tipo "fat bar"

Vector Carbon

Produzido com material plástico altamente resistente com acabamento estético que simula fibra de carbono. Indicado para motocross e enduro e disponível com hastes feitas em nylon ou em alumínio polido ou anodizado

Bagus

Integrado por uma base de polipropileno contendo um globo óptico com lente de policarbonato e lâmpada Philips 12V de 2x35W de filamento, uma placa porta-numeral feita em polipropileno opaco ou policarbonato translúcido, um jogo de cintas de borracha que permite seu ajuste em bengalas de diferentes diâmetros e um extensor plástico removível que permite sua instalação junto ou distante do painel da moto

Four-stroke

Indicado para motos 4 tempos e integrado por tubo manetado em fibra natural e engrenagem produzida em alumínio. Permite aceleração rápida e precisa, atingindo potência máxima com apenas 1/4 de volta

Circuit Bros

Produzido em material termoplástico altamente resistente com acabamento estético que simula fibra de carbono

CRF 230 Led

Produzido em polipropileno e dotado de um conjunto de lente cristal ou vermelha composta por 15 leds.

INOVAÇÃO OUSADIA

WWW.CIRCUIT84.COM

ÁFRICA DO SUL | ALEMANHA | ARGENTINA | AUSTRÁLIA | BÉLGICA | BOLÍVIA | CHILE | COLÔMBIA | COSTA RICA | EQUADOR | ESLOVÊNIA | ESPANHA | ESTADOS UNIDOS | FINLÂNDIA | FRANÇA | GRÉCIA | GUATEMALA | HOLANDA | ITÁLIA | ISRAEL | LETÔNIA | MÉXICO | NORUEGA | NOVA ZELÂNDIA | PARAGUAI | PERU | POLÔNIA | PORTUGAL | REINO UNIDO | REPÚBLICA CHEÇA | ROMÊNIA | SUÉCIA | SUÍÇA | TAILÂNDIA | URUGUAI

MATRIZ: AV. ALEXANDRINA DAS CHAGAS MOREIRA, 760 • DISTRITO INDUSTRIAL • 12412-800 • PINDAMONHANGABA SP • BRASIL T. +55 (12) 3648-3300

Dados de fábrica

Motor bicilíndrico L2, arrefecido a líquido
DOHC | 8 válvulas | câmbio de 6 velocidades

Cilindrada	937 cm³
Potência máxima	113 cv a 9 000 rpm
Torque máximo	9,8 kgf·m a 7 750 rpm
Diâmetro x curso do pistão	94 mm x 67,5 mm
Taxa de compressão	12,6:1
Quadro	Treliça tubular em aço
Cáster	25,2°
Trail	105,7 mm
Suspensão dianteira	Telescópica invertida de 48 mm, com 170 mm de curso, com ajuste de pré-carga, compressão e retorno
Suspensão traseira	Monoamortecedor, com curso de 170 mm, com ajuste de pré-carga, compressão e retorno
Freio dianteiro	Disco de 320 mm, pinça de 4 pistões (ABS)
Freio traseiro	Disco de 265 mm, pinça de 2 pistões (ABS)
Modelo do pneu	Pirelli Scorpion Trail II
Roda dianteira	120/70 - 19"
Roda traseira	170/60 - 17"

MEDIDAS

Comprimento • 2 075 mm	Largura • 850 mm
Altura do assento • 840 mm	Entre-eixos • 1 594 mm
Tanque • 20 litros	Peso • 229 kg

Preço **R$ 59 900**

TECNOLOGIA
O painel é completíssimo e com boa visualização

FÁCIL AJUSTE
Vai sozinho, com garupa ou com a moto bem carregada? Só ajustar a pré-carga da suspensão traseira pelo manípulo. Fácil

DESIGN
O visual é um dos destaques da Multistrada 950. As setas estão nos protetores de mão e o preto na entrada de ar remete à primeira Multistrada 1200

O painel é todo digital, em LED, não TFT como em outras motos de alta cilindrada. As informações são bem distribuídas, incluindo o indicador de marchas. Nele, são selecionados além dos níveis do ABS, oito níveis do controle de tração e quatro mapas de pilotagem: Touring, Sport, Urban e Enduro. Nos mapas Urban e Enduro a potência máxima cai para 75 cv, deixando a moto mais "mansa" e as respostas menos ariscas. Além de ser útil em condições de chuva e tráfego urbano, esses dois mapas também podem ajudar um iniciantes a se acostumar às respostas da moto antes de partir para os mapas Touring ou Sport e aproveitar 100% da moto.

Andando em circuito fechado desta vez, as impressões não mudaram nada do que sentimos na estrada. Uma moto equilibrada, confortável, com motor, suspensões e freios trabalhando com maestria. A Multistrada transmite confiança, é segura, sempre na mão, mas em nenhum momento uma moto sem graça, sem emoção. É uma Ducati! Sobre o preço de R$ 59 900, sabemos que é relativo para cada um, mas o que podemos afirmar é que se o motociclista andar na Multistrada 1200 e depois andar na Multistrada 950, muito dificilmente ficará com a maior, que custa R$ 10 000 a mais (R$ 69 900). Fique com a 950, e use o dinheiro que economizou para viajar!

READY TO RACE

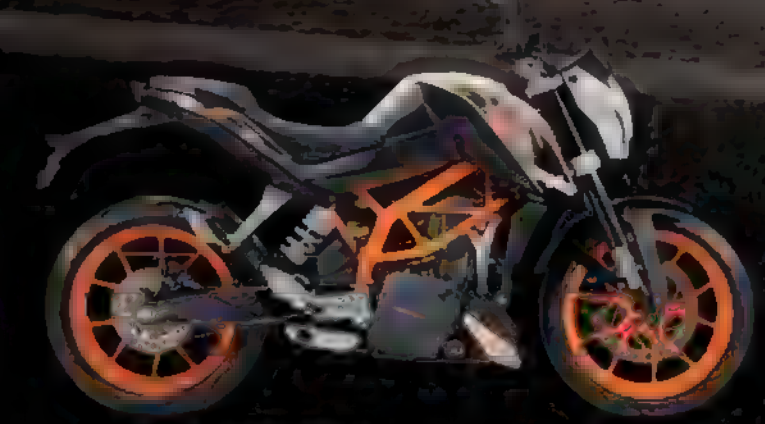
www.ktm.com.br

KTM 390 DUKE ABS

DE R$ 21.990,00 POR APENAS

R$ 19.990,00* FRETE INCLUSO

Todos juntos fazem um trânsito melhor



R$ 2.000 DE BÔNUS DE FÁBRICA* NAS CONCESSIONÁRIAS PARTICIPANTES.

*Valor do modelo básico (sem acessórios) à vista: R$ 21.990,00. Na vigência da promoção, sobre o referido valor incidirá bônus/desconto de R$ 2.000,00 para pagamento à vista. Valor à vista com bônus: R$ 19.990,00. Frete incluso. Oferta válida somente para as concessionárias participantes e para o seguinte modelo: KTM 390 DUKE ABS 2017. Para informações detalhadas sobre o produto, condições de pagamento e concessionárias participantes ligue para 0800-778-1234. Oferta válida até 31/11/2017 ou término do estoque de 50 unidades. Imagens meramente ilustrativas.

ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS

MOTOR	Monocilíndro, 4-tempos
POTÊNCIA	32 kW (44 cv) @ 9.500 rpm
TRANSMISSÃO	6 marchas
FREIO DIANTEIRO	Quatro pistões, montagem radial, disco de Ø 300 mm
QUADRO	Aço em treliça, [illegible]
PESO SECO	Aprox. 139 kg
SUSPENSÃO DIANTEIRA	WP-USD Invertida Ø 43 mm
SUSPENSÃO TRASEIRA	WP-Monoshock
BALANÇA	Alumínio em estrutura [illegible]

A cena de pilotagem que ilustra esse anúncio foi realizada por piloto profissional. Não tente imitá-la, sempre utilize equipamentos de proteção e respeite as leis do trânsito. As motos KTM apresentadas podem ter variações em alguns detalhes em comparação com os modelos de produção, pois podem estar equipados com acessórios opcionais disponíveis a um custo adicional na rede de concessionárias da marca.

KTM

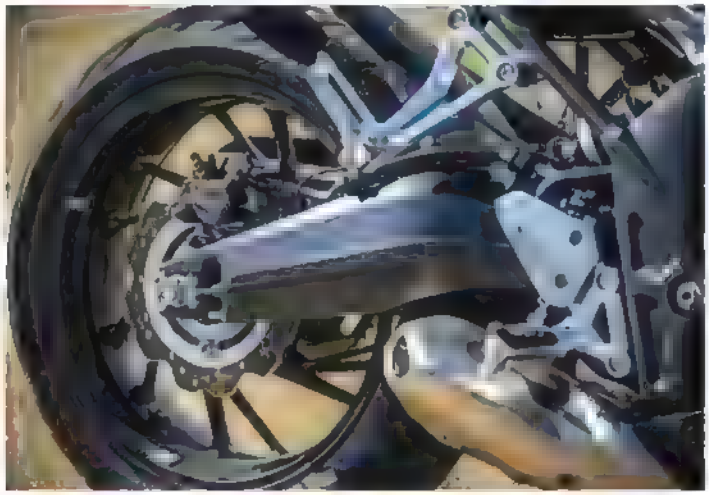
Identidade própria

Uma nova suspensão dianteira e mudanças em motor, design e pintura deram novo fôlego à linha Honda 650

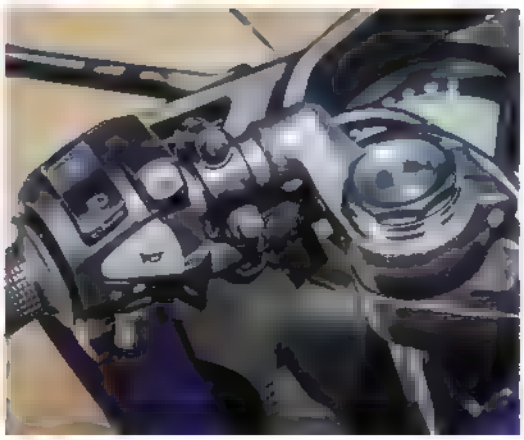
Texto
Marcelo Barros

Fotos
Caio Mattos e Renato Durães

CBR 650F A esportiva se renova para seguir líder de vendas na categoria. A vermelha ficou linda!



MAIS SÓBRIA
Além do motor, a balança também ganhou a cor preta. O escapamento é outra novidade



EVOLUÇÃO
Ao lado dos punhos, a grande diferença na linha 650 2018, a nova (e ótima) suspensão Showa SDBV

A Honda segue com a atualização da sua linha de motos no Brasil. Desta vez, a novidade foi a renovação da linha 650, com a naked CB 650F e a esportiva CBR 650F. Essa linha foi lançada mundialmente em 2013, no Salão de Milão, chegou ao Brasil em 2014 e três anos depois chega a segunda geração das motos. Para o lançamento, fomos até Minas Gerais, no Circuito dos Cristais, na quase deserta Curvelo. Conosco, o piloto Alex Barros — que já competiu na MotoGP e compete atualmente no SuperBike Brasil com patrocínio da Honda —, que tinha a função de nos mostrar o traçado do circuito para tirar melhor proveito da experiência de acelerar as novas 650.

As duas tiveram sutis mudanças no visual — a CB 650F mudou mais — que surtiram bom resultado e estão disponíveis nas cores azul ou vermelha (nossa preferida). Na dianteira, as duas ganharam faroi de LED que, além de deixar a frente da moto mais bonita e moderna, aumenta a eficiência do sistema de iluminação. Novidade muito útil!

A ergonomia da CBR 650F não foi alterada. Já a CB 650F, que é mais leve (195 kg contra 200 kg da CBR) e mais larga (784 mm enquanto a CBR tem 753 mm), tem novo guidão, mais adiantado e mais baixo, o que deixa a posição um pouco mais esportiva, mas ainda bem confortável. O assento das duas 650 não mudou e segue bom para rodar bastante sem cansar. O painel poderia ter sido atualizado. As informações são de fácil leitura, mas falta o indicador de marchas.

PNEU

MICHELIN POWER RS

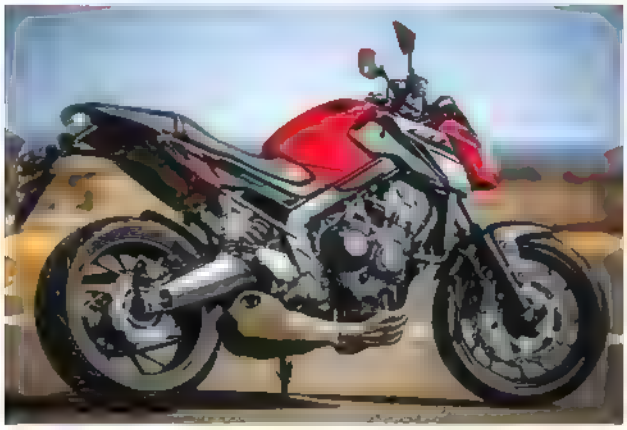
LIBERTE SEU POTENCIAL!

MICHELIN

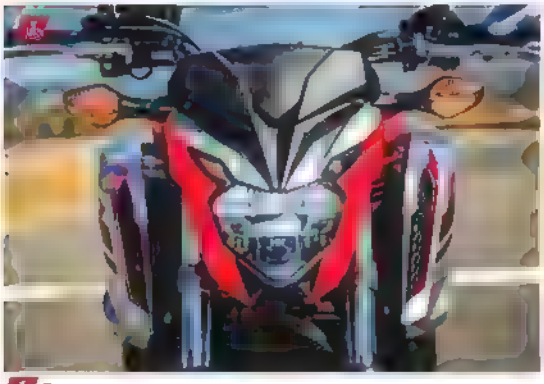
MOTO.MICHELIN.COM.BR

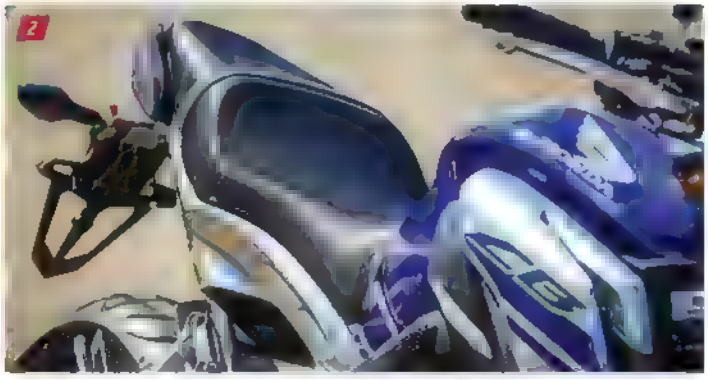
MOTO DE OURO 2017 VENCEDORA BEST BRANDS PNEUS

Capacete é a proteção do motociclista



CB 650F Disputando com a CB 500F (líder), além das Yamaha MT-07 e XJ6-N, foi a mais beneficiada pelas melhorias





1 O novo farol, além do útil e funcional LED, ficou bem moderno **2** Pela posição de pilotagem, a CB 650F é mais confortável. O assento é largo e com bom volume de espuma. Aprovado!

O motor de quatro cilindros em linha, com 649 cm³, ganhou exatos 1,5 cv de potência e perdeu 0,2 kgf.m de torque, ficando agora com 88,5 cv e 6,2 kgf.m, números que não fazem seu coração disparar, mas que com certeza garantem um sorriso no rosto após cada passeio. A mudança veio de pequenas alterações nos mapas de injeção e do novo escapamento, que proporciona um fluxo mais livre e deixou o "ronco" ainda mais gostoso.

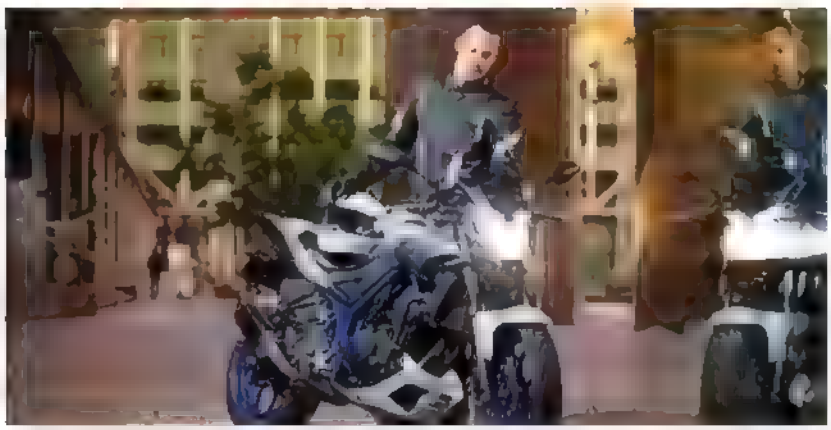
O câmbio de seis marchas foi alterado. Da segunda até a quinta marcha o escalonamento está mais curto, o que faz as rotações do motor subir mais rápido, garantindo uma sensação extra de desempenho e melhores retomadas, mais fôlego, por exemplo, em ultrapassagens na estrada.

Mas, a principal melhoria para nós, após provar as duas motos na pista, foi a nova suspensão dianteira, fabricada pela Showa. Ela trabalha com duas válvulas (Showa Dual Bending Valve) e funciona basicamente assim: quando pouco exigida, a suspensão dianteira funciona normalmente, com as duas válvulas abertas. Quando a pilotagem é mais agressiva, freando com mais força e andando em velocidades maiores — como em um track day, em circuito fechado —, uma válvula é fechada pela pressão extra, deixando a suspensão mais dura, com maior estabilidade nas frenagens e em uso esportivo. Por essa "ação inteligente", a nova suspensão dianteira não tem ajustes externos. No circuito, aprovamos essa novidade, principalmente quando voltamos para a pista com o modelo 2017. A suspensão traseira não mudou, e tem ajuste de pré-carga da mola. O sistema de freio ganhou ABS de nova geração, mais eficaz. As pinças são Nissin, a dianteira é nova, mas segue com dois pistões. Rodas e pneus também não sofreram alteração nas medidas.

No test ride, demos as primeiras voltas com a moto ajustada como sai da concessionária. E no autódromo, sem limites de velocidade, carros e pedestres, podemos andar bem rápido. As duas chamam a atenção pela fácil pilotagem e respostas lineares. É natural, após decorar o traçado, que você consiga andar rápido e seguro

Aposte na iluminação para mudar o estilo da moto

Sven Schellinger
Especialista em lâmpadas automotivas da Philips



Sensação de liberdade, atividade esportiva, meio de transporte ágil nos grandes centros urbanos e até o próprio lazer sobre as duas rodas. São muitos os motivos que fazem o motociclismo reunir uma legião de fãs e despertar uma verdadeira paixão. Este entusiasmo também provoca aquela vontade de dar uma cara nova na motocicleta, para deixá-la mais bonita, chamativa e moderna. Quem aposta na iluminação para mudar o visual da motocicleta pode contar com a linha Philips CrystalVision moto.

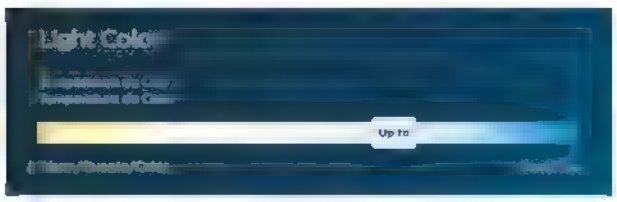
A gama, já reconhecida no mercado nacional por oferecer o chamado "efeito xenon extra", que combina luz mais branca na pista e visual azulado no farol, agora traz tecnologia Extra-Duty, desenvolvida exclusivamente pela Philips para elevar ainda mais a durabilidade das lâmpadas.

ExtraDuty é a tecnologia de fixação mais robusta do filamento no bulbo, o que resulta no aumento da durabilidade da lâmpada. Essa inovação foi desenvolvida levando em consideração de que a movimentação vertical de uma motocicleta é até cinco vezes maior que a de um automóvel. As hastes que seguram o filamento são mais eficientes, o que se traduz em melhor resistência.

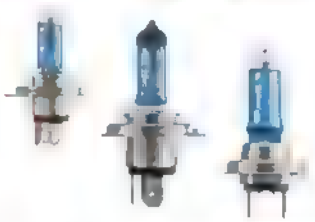
Disponível nos formatos H4 (35/35W), H4 (60/55W), HS1 e H7, a linha Philips CrystalVision moto oferece resistência às vibrações de até 10G, exceto para o modelo H4 (35/35W) que resiste até 20G. Por isso a CrystalVision moto é uma excelente opção de lâmpada que combina mais durabilidade e estilo com projeção da luz branca.

O visual azulado nos faróis é resultado da tecnologia exclusiva da marca "Gradient Coating". A performance é assegurada pela luz branca e brilhante com temperatura de cor de até 4.100K, com o mesmo consumo de energia que as lâmpadas convencionais de fábrica.

A linha CrystalVision moto tem ainda vidro de quartzo com tecnologia UV-Block, que resiste a variações severas de temperatura e evita o amarelamento da lente do farol.



TECNOLOGIA E BELEZA
A linha CrystalVision, da Philips, permite dar mais personalidade à sua moto, com uma luz mais clara, eficiente, segura e e durável



Dados de fábrica (CB)

Motor tetracilíndrico, arrefecido a líquido
DOHC | 16 válvulas | câmbio de 6 velocidades

Cilindrada	649 cm³
Potência máxima	88,5 cv a 11 000 rpm
Torque máximo	6,22 kgf.m a 8 000 rpm
Diâmetro x curso do pistão	67 mm x 46 mm
Taxa de compressão	11,4:1
Quadro	Diamond
Caster	25° 30'
Trail	101 mm
Suspensão dianteira	Telescópica de 41 mm, com 120 mm de curso, sem ajustes
Suspensão traseira	Monoamortecedor com curso de 128 mm, com ajuste de pré-carga
Freio dianteiro	2 discos de 320 mm, 2 pinças de 2 pistões (ABS)
Freio traseiro	Disco de 240 mm, pinça de 1 pistão (ABS)
Modelo do pneu	Dunlop Sportmax D222
Roda dianteira	120/70 - 17"
Roda traseira	180/55 - 17"

MEDIDAS

Comprimento • 2 107 mm	Largura • 784 mm
Altura do assento • 810 mm	Entre eixos • 1 449 mm
Tanque • 17,3 litros	Peso • 195 kg (seco)

Preço **R$ 33 900**

EQUILÍBRIO
Elas não são explosivas como as extintas CBR 600RR e a mítica Hornet, mas com essa atualização, conseguem garantir um sorriso largo no rosto no fim de cada passeio

Após algumas poucas voltas, notamos que a calibragem estava alta para esse uso, sentindo uma ligeira falta de aderência dos pneus Dunlop Sportmax em pontos rápidos do circuito. Reduzimos a calibragem de 36 para 35 PSI na dianteira e de 42 para 28 PSI (traseira) e voltamos para a pista, onde conseguimos explorar ainda mais o grande potencial esportivo destas duas 650.

Apesar da CB 650F não ser a mais apropriada para andar forte em um autódromo, pois, como toda naked, a frente é mais leve (e arisca) que a sua respectiva versão esportiva, foi a que mais gostamos pela posição de pilotagem e respostas na pista. Comparando as 2017 com as 2018, foi a que mais evoluiu em desempenho, graças a nova suspensão dianteira. Chega a surpreender o quanto mudam as respostas. Quando já pensávamos em ajustar a suspensão traseira, pois estávamos bem mais rápidos que no início, acabou nosso tempo na pista. São duas ótimas opções para uma utilização em track days ou ainda como iniciação na motovelocidade, antes de você passar a usar motos mais potentes.

Apesar das melhoras, não inflacionaram o preço: a Honda manteve a naked por R$ 33 900 e a esportiva CBR 650F sai da concessionária por R$ 35 500 (preços sem frete e sem seguro). Para finalizar, a linha 650 está com três anos de garantia e assistência 24 horas (Honda Assistance).

COM A LENDA
Se não fosse suficiente provar as novas 650 no Circuito dos Cristais, ainda tivemos Alex Barros nos mostrando o traçado ideal!

SUSPENSÃO Na traseira, não esqueça de ajustar a pré-carga

PAINEL O seu design já destoa do resto da moto. Poderia ter sido atualizado

FAÇA REVISÕES EM SUA MOTO REGULARMENTE

CASA FERNANDES PNEUS.
HÁ 60 ANOS ZELANDO PELA SEGURANÇA DA SUA MOTO E DO SEU CARRO.

Muito mais que vender pneus, a Casa Fernandes faz questão de entregar sempre o máximo em termos de qualidade, conforto e segurança. Os melhores equipamentos e a excelência na mão de obra são a sua garantia de um rodar tranquilo e seguro. É nossa certeza de clientes felizes e satisfeitos por muitos e muitos anos.

60 ANOS
1957 - 2017

Casa Fernandes Pneus

casafernandespneus.com.br

Santos	Praia Grande	Guarujá	Santo Amaro	Campo Belo	Brooklin
(13) 3226-0700	(13) 3476-0800	(13) 3308-2200	(11) 5645-1400	(11) 3882-0800	(11) 5042-5000
Rua Dr. Carvalho Mendonça, 101	Av. Pres. Kennedy, 2894	Av. Dr. Adhemar de Barros, 868	Av. João Dias, 1278	Av. Vereador José Diniz, 3727	Rua Bellizar Fernandes, 60

Uma GS para chamar de sua

Após o Superteste da urbana G 310 R, fomos até Barcelona para provar a inédita trail G 310 GS, novidade quente da BMW Motorrad que em breve estará no Brasil

Texto Marcelo Barros
Fotos Daniel Kraus

Se você não leu o Superteste da BMW G 310 R, na edição de setembro, nós o finalizamos falando que o modelo urbano tem a missão de abrir caminho para a trail G 310 GS. Um mês depois desse teste, fomos convidados para provar pela primeira vez a menor GS da história. A trail BMW G 310 GS foi lançada em novembro de 2016, no Salão de Milão – evento de motos mais importante do planeta – e fomos até Barcelona para a apresentação mundial do modelo, com direito a provar a moto pelas sinuosas estradas da bela região da Catalunha, por exatos 240 km em um dia de sol e céu azul — sim, tivemos sorte.

O design não nega. Pelas carenagens, grafismo e bagageiro, a inspiração foi a R 1200 GS, referência na categoria maxitrail no mundo e a mais vendida no Brasil. Salvo alguns mínimos detalhes, como a solda perto da pedaleira do garupa, a moto é impecável. Ela é a segunda moto criada em parceria com a indiana TVS e da Índia e a é fabricada e despachada para montagem em outros países, como o Brasil. Vale dizer que foi pensando em entrar no mercado indiano que a BMW criou esse modelo.

A primeira foi a urbana G 310 R, que compartilha o painel todo digital e o motor, com o cilindro e o cabeçote rotacionados na horizontal em 180° do padrão dos motores monocilíndricos, com a admissão pela frente da moto e o escapamento pela traseira. Além do aumento em eficiência e redução de peso, essa disposição deixa a moto mais estreita, compacta, o que é ótimo para uma moto que se propõe a ser boa para qualquer situação. Os pneus de uso misto Metzeler Tourance foram escolhidos para esta trail, que tem rodas de liga leve, sem câmara de ar. Na dianteira, aro 19", e na traseira, aro 17". Eles têm boa aderên-

MEIO-TERMO
Com a essência das grandes GS, tem cursos de suspensão abaixo das trail convencionais, mas vai bem fora do asfalto

MAIS ESPERTO
Um dos destaques é o motor, com disposição 'invertida' em relação ao padrão, com a admissão pela frente da moto

PAINEL
Digital e completo, é racional. Poderia ser mais bonito...

cia no asfalto e dão conta do recado fora dele. O mesmo pneu será usado no Brasil.

Saindo para o teste, encaramos uma congestionada Barcelona, com poucos espaços e muitos semáforos, muito parecida com São Paulo. A moto é compacta e passa com tranquilidade pelo espaço entre os carros. A posição de pilotagem é bem confortável, o guidão é largo, com 880 mm e o assento em dois níveis tem espuma bem macia. As respostas do motor, que rende 34 cv de potência e torque de 2,8 kgf.m, são bem satisfatórias para a proposta da moto. Quem tem as trail tradicionais Yamaha Ténéré 250 e Honda XRE 300 talvez possa sentir a necessidade de acelerar um pouco mais nas saídas de semáforo, mas, após alguns quilômetros com ela, a adaptação é rápida e nem se percebe mais essa diferença.

Saindo da cidade, entramos em estrada bem sinuosa e com perfeito pavimento, ideal para analisar as respostas do motor em retomadas e o comportamento das suspensões (com 180 mm de curso na dianteira e traseira). A dianteira é invertida e na traseira há dez níveis de ajuste de pré-carga. Andamos no 5 e para as curvas teríamos endurecido mais, para maior estabilidade.

Nos freios, o ABS pode ser desligado para uso no off-road. Ponto positivo. Testamos o sistema com frenagens fortes e gostamos da mo-

INDIANMOTORCYCLEBRASIL.COM.BR

Capacete é a proteção do motociclista.

Indian Scout Bobber

CONHEÇA O LADO DARK DA LENDA.

Visite o estande da Indian Motorcycle no Salão Duas Rodas 2017.

Indian 1901 2017

DE 14 A 19 DE NOVEMBRO

SÃO PAULO EXPO

Rodovia dos Imigrantes, km 1,5

Indian Chief Dark Horse

Todas as imagens são meramente ilustrativas. Os modelos e cores disponíveis das motocicletas podem diferir das imagens apresentadas e com diferentes especificações de acordo com o país de comercialização. Alguns equipamentos apresentados podem ser opcionais e/ou acessórios. Para mais informações de disponibilidade de modelos, cores e especificações, consulte a concessionária mais próxima.

NA SUA MÃO Para potencializar a experiência na terra, a BMW permite que o ABS seja desligado

dulação, com o ABS atuando apenas quando é realmente necessário. Quando realizamos frenagens apenas com o freio traseiro, foi possível ver a suspensão dianteira comprimindo, como se houvesse um leve acionamento do freio dianteiro. Curiosamente a marca não deixou claro essa útil ação combinada na apresentação e negou quando questionamos aqui no Brasil. O que importa é que os freios são bons e garantem a segurança.

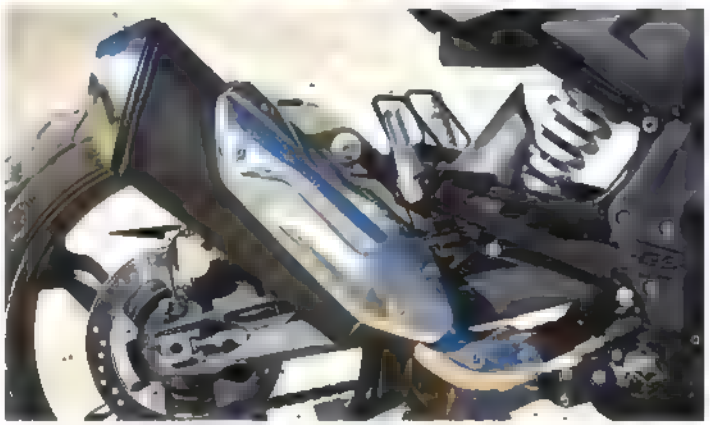
Nas estradas abertas, com longas retas, comprovamos que assim como na G 310 R, seu foco não é velocidade final, mas ela atinge cerca de 145 km/h. Lembrando que em 120 km/h, velocidade máxima no Brasil, ela anda bem, com boas retomadas, permitindo ultrapassagens seguras. Nessa condição, a concepção moderninha do motor evita uma vibração mais acentuada, característica dos monocilíndricos. Vibra sim, mas em um nível baixo, que não incomoda. A moto tem um para-brisa de fábrica, apenas "decorativo", de tão baixo. Seria para nós a primeira troca a ser feita. Um para-brisa alto aumenta o conforto contra o vento.

No off-road, desligamos o ABS e rodamos por estradas com pouca areia, mas muitas pedras soltas. Com 1,85 m de altura, senti para a pilotagem em pé (correta, confortável e mais segura para terrenos irregulares) a falta de um gui-

ACESSÓRIOS Pilotando em pé, sentimos que o guidão está baixo. Um elevador guidão e pedaleiras mais largas a deixariam melhor para os aventureiros andarem forte

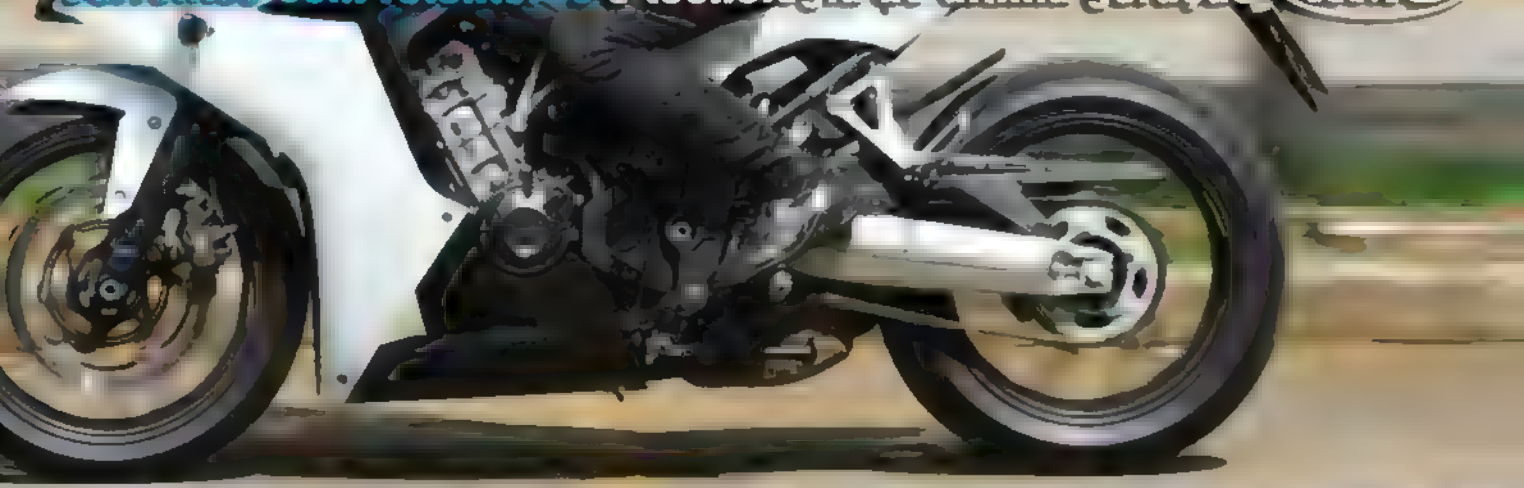
DIFERENCIAL Nessa faixa de cilindrada, é a única com a suspensão dianteira invertida, mais eficiente

ESCAPAMENTO O tamanho dele fica mais proporcional na GS que na 310 R



VÁ MAIS LONGE!

Correntes com retentores e tecnologia de última geração KMC



KMC o-ring chain Linha UO

A linha de correntes para quem exige eficiência em muitos quilômetros de estradas, trilhas e viagens!

Acesse a TABELA de APLICAÇÕES no site KMC e conheça todas as linhas especiais da marca!

KMC Timing e Silent (correntes de comando)
KMC "H" - reforçada (as tradicionais da caixa verde metalizada)
KMC DX (motocross e off road)
KMC série 400 UO e serie 500 SUO (correntes com retentor o-ring)

AM chain HD, EX e EXR (a linha premium da KMC)

Procure revendas e oficinas identificadas com o selo KMC

KMC

www.kmcchain.com.br

revendas e oficinas · especificações técnicas · lançamentos · tabela de aplicações · KMC news

Dados de fábrica

Motor monocilíndrico, arrefecido a líquido
DOHC | 4 válvulas | câmbio de 6 velocidades

Cilindrada	313 cm³
Potência máxima	34 cv a 9 500 rpm
Torque máximo	2,86 kgf m a 7 500 rpm
Diâmetro x curso do pistão	80 mm x 62,1 mm
Taxa de compressão	10,6:1
Quadro	Tubular em aço
Cáster	26,7°
Trail	98 mm
Suspensão dianteira	Telescópica invertida de 41 mm, com 180 mm de curso, sem ajustes
Suspensão traseira	Monoamortecedor com curso de 180 mm, ajuste de pré-carga
Freio dianteiro	Disco de 300 mm, pinça radial de 4 pistões (ABS)
Freio traseiro	Disco de 240 mm, pinça de 1 pistão (ABS)
Modelo do pneu	Metzeler Tourance
Pneu dianteiro	110/80 - 19"
Pneu traseiro	150/70 - 17"

MEDIDAS

Comprimento • 2 075 mm	Largura • 880 mm
Altura do assento • 835 mm	Entre eixos • 1 420 mm
Tanque • 11 litros	Peso • 169,5 kg (cheio)

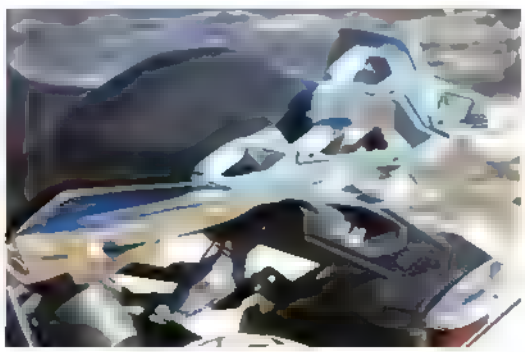
Preço **Não divulgado**

MELHOR USO
Na terra, ela depende um pouco mais do piloto para ir bem, como toda GS. Já no asfalto mostra seu potencial, com ótima ciclística. Em estradas recheadas de curvas é seu melhor e mais divertido uso!

dão mais alto. A roda aro 19" na dianteira limita um pouco a absorção das irregularidades do piso, exigindo maior domínio das técnicas de pilotagem para ficar confortável, poder andar rápido e aproveitar ao máximo a capacidade da moto – um aro 21" seria perfeito e tornaria a moto na terra mais fácil de ser conduzida. A proposta da moto é ser mais equilibrada, tendo boas prestações no asfalto e fora dele, mas claro, com a balança tendendo mais para o on-road, em que a maioria esmagadora dos usuários utiliza essas motos.

Sem dúvidas ela tem a essência das GS maiores, que fizeram a fama da BMW pelo mundo todo. A diferença é que esta é uma GS "acessível", principalmente pela sua pilotagem fácil, agradável e sem exigir tanto domínio das técnicas, como suas irmãs maiores. O preço não foi divulgado, mas acreditamos que R$ 24 000 seriam o mais alinhado ao que ela oferece e às rivais. Veremos.

TRASEIRA
O grande bagageiro com boas alças para o garupa é útil. A 310 GS tem as mesmas setas e lanterna da urbana 310 R



DAS PISTAS PARA SUA MOTOCICLETA

Desenvolvido por pilotos profissionais;
Resultados comprovados em competições;
O melhor custo-benefício para motocicletas de média e alta cilindradas;
Tecnologia mundial;
Produzido no Brasil.

DIA-FRAG

Uma marca do grupo Wabtec CORPORATION

www.diafrag.com.br
Fone: (16) 3244-5000

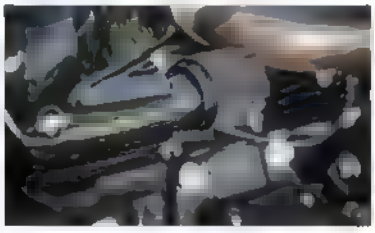
Mais engenharia, com o mesmo DNA

A Harley-Davidson revoluciona a sua linha intermediária e mostra que seus departamentos de engenharia e desenvolvimento são tão bons quanto o de marketing

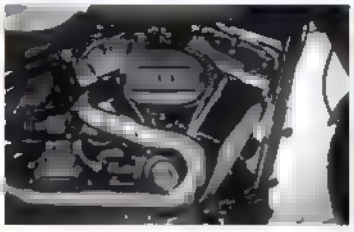
Texto Gabriel Berardi
Fotos Harley-Davidson

Breakout
Heritage Classic

O painel foi totalmente atualizado, e, na Fat Bob, segue sobre o tanque de 13,6 litros



Agora, ajustar a pré-carga traseira está muito mais fácil. Deveria ser obrigatório em todas as motos



Ela pode receber o motor 107 ou o 114. Na prática, o 107 não deve quase nada ao maior

O visual da nova Fat Bob impressiona, e o farol de LED contribui muito para isso

"As novas Softail são o resultado do mais extenso programa de pesquisa e desenvolvimento na história da companhia." Essa frase de Paul James, gerente de produtos da Harley-Davidson Motor Company, resume bem a revolução que a nova família Softail 2018 representa para a marca e para os consumidores. Um novo chassi — mais rígido e leve —, que além de ser compatível com as versões 107 (1 750 cm³) e 114 (1 870 cm³) do motor Milwaukee-Eight, chega acompanhado de novas suspensões. Essa foi a receita utilizada pela marca para provocar uma renovação radical na sua gama intermediária, que até então era formada pelas famílias Softail e Dyna. Era, não é mais, porque a partir da linha 2018 os modelos que antes pertenciam à série Dyna agora são Softail. Assim, a linha Softail 2018 passa a ser composta por oito modelos: Fat Boy, Slim, Deluxe, Low Rider, Heritage Classic, Breakout, Street Bob e Fat Bob. Na apresentação, em Barcelona, só as últimas quatro estavam disponíveis para avaliação, e é sobre elas que falamos.

O percurso foi escolhido a dedo para que pudéssemos colocar à prova os (novos) atributos dinâmicos das motos. Estradinhas nos arredores de Barcelona repletas de subidas, descidas e com todo tipo de curva. Um verdadeiro paraíso para qualquer motociclista. Ou seja, o primeiro (pré) conceito a derrubar é que as H-D são motos para curtir só nas típicas retas americanas. Não mais.

Como já havíamos notado em testes anteriores com o motor M8, a suavidade dessa última geração dos grandes V-Twin é notada assim que damos a partida. A vibração (incômoda) realmente acabou, mas a pulsação (deliciosa) do enorme V2 está lá, incólume. Acima de 3 500 rpm sim, sentimos que é hora de trocar marchas, mas é desnecessário chegar a essa faixa de giro. Para você ter uma ideia, em sexta marcha a 100 km/h o motor gira a baixíssimas 2 200 rpm e, em qualquer modelo, o torque máximo chega a apenas 3 000 rpm. Além disso, as relações de marchas e o curso do acelerador são bem longos (este último, talvez demais), pensados, justamente, para aproveitar toda a força em baixa sem

YAMAHA
Revs Your Heart

CONHEÇA UM NOVO CONCEITO!

NACAR
MOTORCYCLES

AV. DOS BANDEIRANTES, 2059
VILA OLÍMPIA

TODA LINHA BIG BIKE À PRONTA ENTREGA!

CONTAMOS COM:

- OFICINA COMPLETA
- ESTOQUE AMPLO DE PEÇAS E PRODUTOS
- ATENDIMENTO PERSONALIZADO
- AGENDAMENTO ONLINE
- BOUTIQUE
- LOUNGE EXCLUSIVO, COM WIFI, PARA A SUA COMODIDADE
- AOS SÁBADOS, OFICINA ABERTA E CAFÉ DA MANHÃ PARA OS CLIENTES
- LAVAGEM

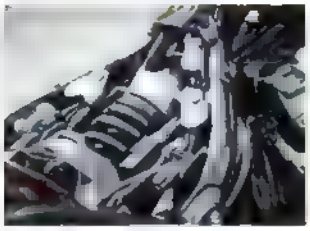
Tel: (11) 3045-1366
Av. dos Bandeirantes, 2059
Vila Olímpia, São Paulo

NACAR
MOTORCYCLES

/nacarmotorcycles
/yamahasaopaulo
www.nacarmotorcyclesyamaha.com.br

Minha escolha faz a diferença no trânsito

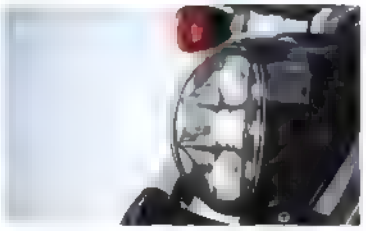
As motocicletas Yamaha estão em conformidade com o Promot (Programa de Controle da Poluição do Ar por Motociclos e Veículos Similares).



A nova suspensão traseira é comum às oito Softail. Mudança radical, para melhor

Atrás, um enorme pneu de 240 mm. O visual fica estupendo, mas sacrifica a agilidade da moto

Painel 100% digital embutido no riser do guidão. Já tinha imaginado isso em uma H-D?



Cada modelo da linha 2018 tem, no farol, uma identidade própria. Neste, é uma linha vertical de LED

sobressaltos e com total suavidade em ritmo normal. É um motor extremamente elástico, de baixos giros, mas que se provocado oferece uma performance esportiva nada desprezível. Virando o acelerador com vontade e levando cada marcha à casa das 5 000 rpm, a capacidade de empurrar as costas para trás é digna de nota. Ninguém poderá se queixar do desempenhos destas Softail 2018. Aliás, o motor 114 é opcional para os modelos Fat Boy, Fat Bob, Heritage e Breakout, mas neste primeiro contato em Barcelona só tínhamos à disposição motos com motor 107. Desanimador? Nem um pouco. Já tivemos a oportunidade de testar as duas versões do motor nas Touring, e a diferença de performance entre os dois V2 não é significativa. Estávamos curiosos mesmo em conhecer como se comportava a nova ciclística.

Não tem jeito. Para manter esse estilo e visual, Fat Bob e Breakout abrem mão de um pouco de agilidade e maneabilidade

A Street Bob, uma ex-Dyna, foi a primeira que pilotamos e, como confirmaríamos no final dos dois dias de avaliação, é a moto que melhor representa a evolução dessa nova geração. É outra moto. Se só o motor já seria motivo de sobra para enaltecer a melhoria, o ganho dinâmico é tão grande que o novo V2 é quase um detalhe. Nem de longe temos a impressão de que, entre as pernas, temos uma moto de 297 kg equipada com um enorme motor de 1 745 cm³. Acredite, uma Sportster 883, com metade da cilindrada e 256 kg parece ser mais pesada. O chassi e as novas suspensões trouxeram progressividade, conforto e estabilidade inimagináveis até então a qualquer modelo da marca.

As qualidades que encontramos na Street Bob são comuns aos outros três modelos que pudemos pilotar, mas com pequenas variações em função de posição de pilotagem, conjunto de rodas e pneus e geometrias. O cáster, por exemplo, é de 34° na

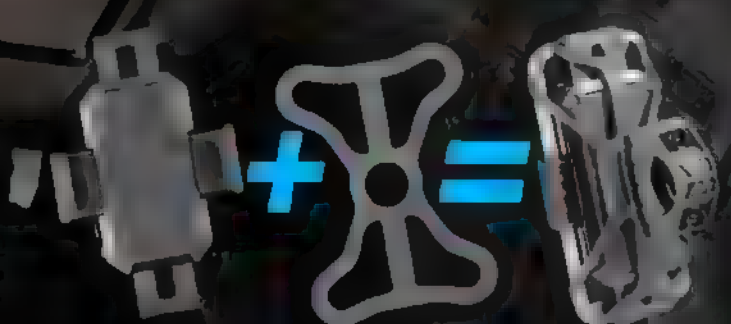
IMPORTADOR OFICIAL NO BRASIL
MARESCA

MotoCrab/Cradle

Rápido, conveniente e de alta qualidade!

O suporte para smartphone universal Moto Crab/Cradle foi projetado para compatibilidade máxima com todos os smartphones de última geração. Possue um sistema de liberação rápida chamada "EasyClip" permitindo um uso fácil e imediato. Pode ser usado mesmo com os Smartphones protegidos com capas.

Inclui um suporte de montagem para guidão tubular com diâmetro entre 16 e 30 mm e um sistema de segurança "Spider" produzido em silicone para proteger e acomodar o Smartphone.



formato slim

largura 55 a 100mm
altura 120 a 165mm

fixador guidão

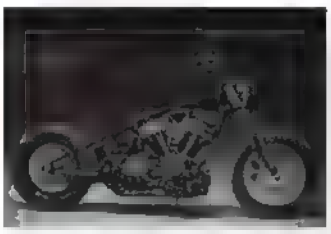
consulte no site para outros modelos

cellularline
INTERPHONE

www.interphonebrasil.com.br - atendimento@interphonebrasil.com.br -

Como o próprio nome diz, a Heritage manteve o visual "classic", como no painel

Agradou muito o equilíbrio entre o clássico e o moderno na Heritage. O conjunto óptico é um exemplo



A Street Bob é outra moto. Se a evolução no motor já é grande, na ciclística é gigantesca

Assim como o resto do conjunto, o painel é minimalista e está mais leve. A leitura é muito boa.

Fat Boy e na Breakout — que compartilham também uma balança exclusiva, mais larga, para acomodar o enorme pneu traseiro de 240 mm. Na Fat Bob são 28°, e, nas demais, 30°

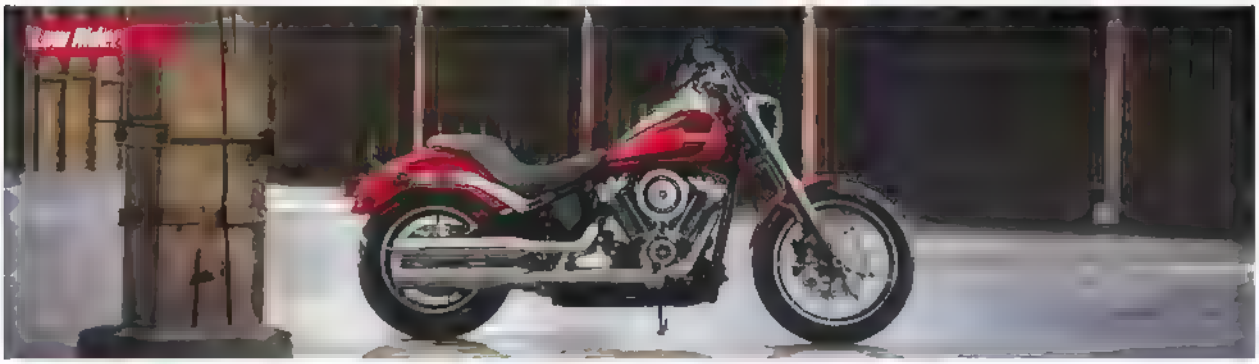
Na Fat Bob, uma vez que a moto já está inclinada, a dupla chassi/suspensões permite seguir a linha definida nas curvas com estabilidade e precisão, mas a frente é pesada e fazer a Fat Bob deitar exige usar a técnica correta e certa dose de força. Essa sensação de peso vem do largo pneu dianteiro que, além do desenho de uso misto, passou de 130/90 para 150/80 no modelo 2018. A Softail Fat Bob 2018 está 15 kg mais magra que a anterior Dyna Fat Bob, mas ainda assim é uma moto que supera os 300 kg na balança em ordem de marcha. São exatos 306 kg. Na Breakout acontece a mesma coisa: como todas, ganhou muito na eficiência do conjunto chassi e suspensões, mas o largo pneu traseiro "não conversa" com o dianteiro de 130 mm, e sentimos isso na hora de contornar uma rotatória, por exemplo. Questão de física pura, mas que está na lista das coisas das quais um candidato a uma Fat Bob ou Breakout já espera encontrar. Nesse sentido, destaque para a equilibrada, racional e rejuvenecida Heritage Classic. Uma delícia! A mais gostosa de pilotar.

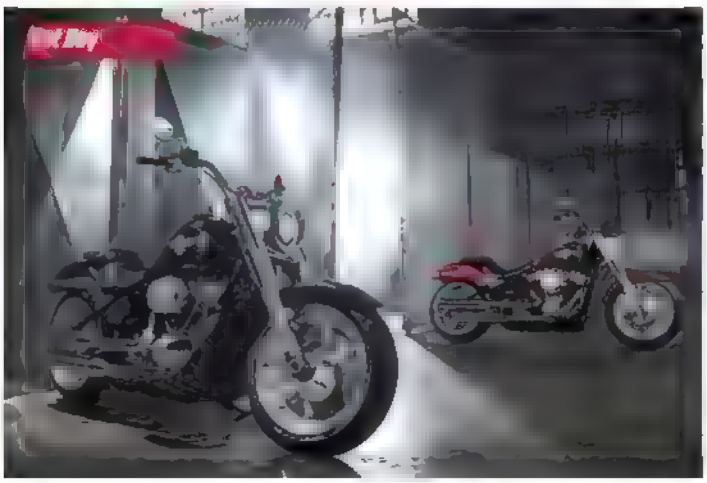
Além do motor e da ciclística, são comuns a todos os modelos uma reformulação visual que inclui faróis de LED, um prático mecanismo de ajuste da pré-carga traseira (que varia de acordo com o modelo), novos painéis de instrumentos, sistema keyless, porta USB e novos tanques de combustível.

O lançamento da linha Softail 2018 marca o início da maior revolução nos 115 anos de história da empresa. Para tanto, serão lançados cem novos modelos ou versões de motocicletas nos próximos dez anos. Mas o desafio da Harley-Davidson é muito maior do que parece. Eles querem e precisam de mais jovens comprando motos da marca, mas esses jovens fazem parte de uma geração que vive uma radical mudança de comportamento e de ideologias. O motociclismo, por exemplo, ainda

No Brasil, uma das novidades para 2018 pode ser a chegada da linda Softail Slim. Possivelmente no lugar da Low Rider

MOTOSTORY
Collection
MODA PRA QUEM TÊM CONTEÚDO.
WWW.MOTOSTORYSHOP.COM.BR
COBREQ
PIX
CBM
CGP
motociclismo
RIFFEL





AS DEMAIS INTEGRANTES da família Softail 2018: Slim, Low Rider, Deluxe e a icônica Fat Boy, que é a única das quatro que pode receber o motor 114 e traz pneu dianteiro de 160 mm, o mais largo já montado na dianteira de uma Harley-Davidson

mais se pensado como um estilo de vida que a H-D sempre vendeu, não é algo que os atraia. Ao mesmo tempo, a Harley não pode deixar de lado os fãs tradicionais e, como isso fosse pouco, a marca que ficou famosa pelo seu marketing "politicamente incorreto" (quando isso não era um tabu), hoje tem que buscar uma linguagem que não seja rejeitada por essas novas gerações e que também crie identificação com seus clientes tradicionais. Nesse sentido, de um tempo para cá a marca deixou de promover as suas motos como um indicador de status social, mas ainda aposta muito no estereótipo do rebelde sem causa, do que "faz as suas próprias regras". Talvez seja hora de resgatar o que realmente interessa: o prazer de pilotar uma moto... e como isso é diferente se for uma Harley-Davidson.

Até porque é justamente "prazer ao pilotar" o melhor termo para resumir as qualidades desta linha 2018. Se até agora as Harley-Davidson compensavam algumas deficiências técnicas com a "alma" e o intangível apelo do Bar&Shield no tanque, essa história acabou. Tecnica e dinamicamente a evolução foi monstruosa, e não foi preciso desfigurar as motos para chegar a esse resultado. Pilotando, você não tem dúvida de que está sobre uma H-D, e, por isso, o trabalho feito nestas Softail 2018 é um divisor de águas na marca.

Espaço Educacional Esportivo

RUAS das MOTOS

Patrocinador Oficial

DISTRIBUIDORA SAKAMOTO

Rua General Osorio - Sta Ifigênia - SP

18 DE NOVEMBRO DE 2017

das 8 as 16:00

Ruas das Motos

Associação Ruas das Motos

Food Trucks
Variedade de sabores do mundo gastronômico

Stock Car
Exposição do stock car de Rubens Barichello

Globo da Morte
Apresentações as 10hrs/ 13hrs/ 15hrs

Museu da PM
Motos Antigas do Acervo da PM

Tenda CET
Jogos Interativos sobre educação e normas do Transito

Show de Mimica
Apresentação do teatro de mimica de rua com brincadeiras educativas

Concientização no Transito

ESTAÇÃO LUZ ↔ GENERAL OSORIO

TRANSPORTE GRÁTIS

www.ruasdasmotos.com.br

#VempraRuasdasMotos

Prova de fogo

Na contramão do mercado, as vendas de scooter só crescem. Na cidade dão show, mas e na estrada? Resolvemos tirar essa dúvida!

Texto Marcelo Barros
Fotos Gustavo Epifanio

PARA-BRISA

Vilão na cidade, onde batemos a cabeça nele muitas vezes. Já na estrada ele é um aliado. Protege dos insetos, água e sujeira de outros veículos

Quando a Honda trouxe o SH 300i, em 2016, falou do grande sucesso que faz na Europa. E isso não era apenas argumento de propaganda. É fato! A sigla SH significa Super Handling, algo como "super ágil" ou "supermanobrável" e o primeiro SH foi lançado em 1984, ainda como ciclomotor, de 50 cm³ e motor dois tempos. A família SH logo cresceu, ganhando novos motores: 100 cm³, 125 cm³, 150 cm³ e 300 cm³, cilindrada disponível desde 2007. Foi justamente o maior deles que colocamos à prova no Superteste deste mês, o SH 300i, lançado mundialmente em 2015. Me lembro bem de ter ficado impressionado, na Itália, ao ver a quantidade de SH, de todas essas gerações, ainda em uso! Sim, lá na Europa o SH é mesmo um grande sucesso.

No SH 300i o sistema é sem chave, prático. Mas cuide bem da chave eletrônica

Mais 'simpático' que as motos, o scooter acaba sendo visto de forma diferente no trânsito, principalmente por quem não anda de moto. Nele, o design sempre é caprichado, e atrai olhares admirados. No SH 300i não é diferente, e agrada bastante. É mais compacto e estreito que o Dafra Citycom 300i, principal concorrente e nitidamente mais atual no quesito design. Durante a nossa viagem-teste, muitos elogios para sua beleza, ainda mais na cor escolhida, o chamativo vermelho perolizado (o sóbrio cinza metálico é opção). Destaque para a iluminação frontal em LED, simplesmente linda, e o mais importante: é funcional, e ajuda muito a ver melhor as vias à noite e, é claro, a ser visto. A lanterna traseira também é em LED.

No painel, velocímetro grande no meio, indicador de nível de combustível do lado direito e indicador da temperatura do líquido de arrefecimento do lado esquerdo — que, religiosamente, ficou sempre perto ou um pouco abaixo do meio da escala, que é a condição ideal, mesmo com o forte calor que enfrentamos. O painel é funcional, mas antigo. Um velocímetro digital traria modernidade ao visual e deixaria a leitura melhor.

1 O scooter vem com bagageiro, e no vão livre dá para levar muita coisa **2** **3** Os punhos direito e esquerdo são simples e integrados na carenagem do SH. Na chave seletora do farol, o útil tampejador **4** O painel é completo, mas a posição baixa e próxima ao piloto dificulta um pouco a leitura

Quem se interessa por scooter é normalmente fã de tecnologia, e um dos diferenciais do SH300i é não ter uma chave física, convencional. Ele tem chave eletrônica, por presença (Smart Key). Basta se aproximar do scooter com ela no bolso que a chave seletora, abaixo do painel, do lado direito, é liberada para operação. Por ela, se habilita o acionamento do motor, a trava da direção, e a abertura do compartimento sob o assento, onde também está o acesso ao tanque de 9,1 litros.

Só que, como tudo que é eletrônico e sem fio, ela funciona a bateria. E essa bateria, com o tempo, pode ter sua carga consumida e você pode não conseguir ligar o scooter! Adivinhe com quem aconteceu isso. A dica é deixar uma bateria (o modelo é CR 2032, custa cerca de R$ 5,00) nova, sempre por perto. A própria chave de presença tem um sistema simples para verificar a carga dessa bateria: aperte um dos botões do controle, se a luz verde acima deles não acender, está na hora de trocá-la.

Um trunfo do scooter é o compartimento sob o assento. No SH 300i a capacidade são 10 kg, e a prática tomada 12V (que poderia ser uma USB 5V para não ser necessário ainda comprar o carregador automotivo) e um lugar para deixar o smartphone seguro. Assim, enquanto recarrega a bateria, você pilota o scooter. Porém, o compartimento não tem proteção térmica, e o motor, que fica logo abaixo dele, deixa tudo que colocar ali bem quente. Então a dica é: use esse recurso apenas se precisar muito mesmo recarregar algo eletrônico enquanto pilota, senão, evite usar, e claro, evite colocar ali coisas que podem estragar com o calor, por exemplo, aquele chocolate que você adora... Pois pode ter virado um musse na hora que for.

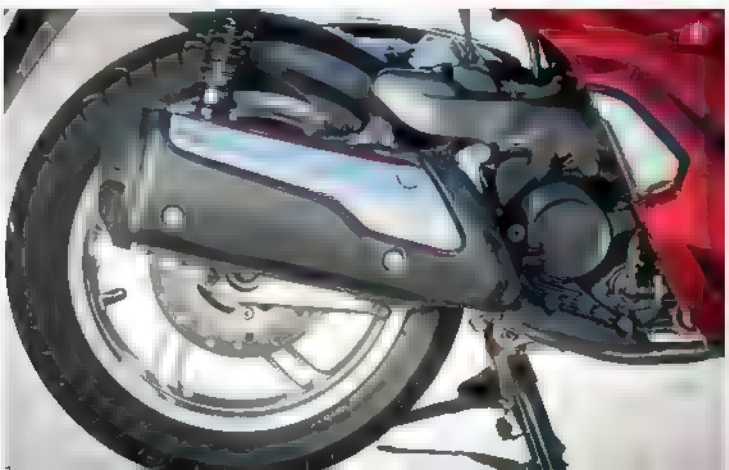
Um divisor de opiniões sem dúvida é o para-brisa. Ele aumenta a altura da moto a 1 600 mm, o peso total do scooter em 2 kg (de 162 kg para 164 kg) e sua posição em relação ao motociclista é no mínimo "controversa", para o uso nas vias brasileiras, tão variáveis quanto uma montanha-russa. Se usar o SH na cidade, andando entre carros, mudando de faixa, em subidas, descidas, enfim, em qualquer situação que tenha que naturalmente pôr o corpo para frente, você vai bater o capacete no para-brisa. Na cidade, ele incomoda mesmo e perdi a conta de quantas vezes o acertei. Mas na estrada ele foi bem

útil para me proteger do vento forte, reduzindo o cansaço da viagem, e das intempéries rotineiras da estrada. A sujeira e a coleção de insetos grudados no para-brisa foram prova da sua eficiência. Colocar um menor não resolve, pois na estrada ele vai jogar o vento direto na parte inferior do capacete, gerando desconforto em alta velocidade. Como é possível removê-lo, usando sem, é mais fácil lidar com essa situação — a remoção não é simples e deve ser feita na concessionária ou oficina de confiança. O ideal seria que a curvatura dele fosse diferente, deixando-o mais afastado da cabeça do motociclista.

Para mover o scooter e os 180 kg de capacidade máxima de carga, o motor é um monocilíndrico de 279 cm³, OHC com 2 válvulas, arrefecido a líquido, com injeção eletrônica, alimentado apenas com gasolina. Seu consumo no teste ficou sempre na faixa de 25 km/l, mas se usar apenas na cidade, o anda e para pode fazer cair para até 19 km/l. Ainda assim, muito econômico se comparado com qualquer automóvel. Com cerca de 20 cv de potência na roda (veja análise no dinamômetro no final da matéria), tem desempenho de sobra para a cidade e para andar com segurança nas estradas, mesmo com garupa, bagagens ou as duas coisas juntas. Falando em bagagem, testamos as possibilidades de levar coisas no SH, e o espaço sob o assento se mostrou muito útil e versátil, pois até uma pequena mala com roupas coube aí.

Para dar conta das irregulares vias brasileiras, as suspensões precisam ser boas, para ga-

1 **A suspensão traseira tem ajuste de pré-carga. Deixe no mais duro e esqueça. É a melhor posição**
2 **O design é belo. Farol e detalhes em LED e o amplo para-brisa**



rantir o conforto e, é claro, segurança na pilotagem. No SH, como em todo scooter, as suspensões têm curso reduzido. São 115 mm na dianteira e 114 mm na traseira, que é biamortecida. Não ignore o ajuste de pré-carga em cinco níveis disponível. Ele faz toda a diferença. Para nós, o melhor ajuste é deixá-la no 5, mais dura. Assim andou bem na estrada, com estabilidade em curvas e na cidade a diferença foi mínima em relação ao ajuste mais macio. As rodas aro 16 ajudam no conforto, mas, mesmo assim, com a calibragem e curso das suspensões, não garantem vida fácil na buraqueira — assim como nenhum scooter, com exceção, talvez, do X-Adv, que vêm aí. Nos freios, ABS para aumentar a segurança e um sistema bem calibrado para frear quando é preciso. Uma ressalva é a modulação do ABS na roda traseira, que pulsa forte no manete. Isso pode assustar quem fizer uma frenagem emergencial pela primeira vez. Se soltar o manete no susto... O ABS tem evoluído muito rápido e acreditamos que que seja uma questão de tempo para essa pulsação no manete ser cada vez menor, o que já é realidade nas motos de alto desempenho — mas aumenta o custo.

Na estrada, não precisar trocar de marcha é realmente muito prático e torna a viagem mais fácil e confortável. Nos trechos sinuosos, ele se comportou bem, com estabilidade, principalmente após endurecer ao máximo a suspensão traseira. Na subida de serra, entre Ubatuba e São Luiz do Paraitinga, trecho que costuma ser o

ACIMA Para guardar o capacete, basta acessar o compartimento sob o assento **ABAIXO** Tanta carenagem esconde muita tecnologia. O módulo do ABS fica abaixo do farol, na frente

Honda

SUPERTESTE Honda SH 300i

DIFERENTE

Quem está acostumado com as motos pode estranhar o scooter nas curvas. O SH 300i foi bem nos trechos sinuosos do nosso percurso

mais divertido, sentimos falta de um câmbio, para ter melhores respostas. Automático, ele foi devagar e sempre, com retomadas racionais, sem a emoção das motos. As viagens com o SH 300i não podem ser muito longas, pois a posição de pilotagem, sentado, não permite variação da posição da perna. Isso gera um cansaço extra.

No segundo dia da nossa viagem-teste, na reta "infinita" das rodovias Dom Pedro I e Bandeirantes, não poder mudar a posição das pernas aumentou o cansaço e o assento também mostrou que, após certa quilometragem, perde-se o conforto, que é notável nos deslocamentos curtos, dentro da cidade. A saída foi usar as pedaleiras do garupa como variação para a posição das pernas.

O SH 300i tem três anos de garantia, sem limite de quilometragem e custa R$ 20 990 (preço sem despesas de frete e seguro). A Honda pede no SH exatamente o dobro do PCX 150. Sim, está caro, mesmo com tudo que oferece. 30% mais barato seria mais coerente, mas está dentro do que a concorrência está cobrando no Brasil. Mas, mesmo custando mais de R$ 20 000, muita gente não vai abrir mão do desempenho extra dele, principalmente se for trafegar com frequência por rodovias e com garupa, ponto onde os scooter 150 falham.

Em 4 palavras

CIDADE Ela só não ganhou cinco estrelas porque sua suspensão apanha da buraqueira das ruas. Seu desempenho é excelente para sair na frente nos semáforos e fluir entre os carros. Muito prático

★★★★

ESTRADA O desempenho permite o uso tranquilo em viagens. Já o conforto se mantém em distâncias de até uns 200 km. Mais que isso, a falta de uma variação de posição das pernas exige mais paradas para relaxar

★★★

GARUPA Tanto na cidade, quanto na estrada, o garupa tem vida tranquila no SH 300i. Apenas quando buracos encontram as rodas do SH que pode haver um incômodo. Na maior parte do tempo, é só curtir!

★★★

EMOÇÃO O scooter é pensado para ser prático, versátil e útil. Seus vários compartimentos, o câmbio automático e o grande parabrisa ajudam muito no conforto, mas quem procura emoção não vai achar aqui

★★

A EDIÇÃO INCOMPARÁVEL

TRAZ ÍCONES DO MOTOCICLISMO EM DIFERENTES APRESENTAÇÕES, PALESTRAS E SHOWS.

14 a 19 NOVEMBRO

NOVO LOCAL • SÃO PAULO EXPO

CONFIRA QUEM ESTÁ CONFIRMADO:

Leandro Mello
Piloto Test Programs Auto Esporte - Proprietário Motors Company

Guga Dias
Jornalista, Diário de Motocicleta

Marcia Reis
Piloto feminina na categoria Honda CBR500R

Fred Kyrillos
Piloto bicampeão nacional de FMX

Estudio Tattoo You

ACELERE! INGRESSOS **LIMITADOS!**
www.salaoduasrodas.com.br

NOSSO CORAÇÃO NÃO BATE, **ELE RONCA.**

/SalaoDuasRodas @salao2rodas @salao2rodas

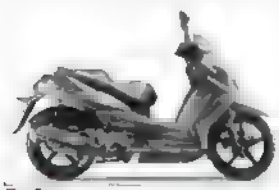
Apoio institucional: abraciclo

Organização e promoção: Reed Exhibitions Alcantara Machado

FICHA TÉCNICA motociclismo

Alternativas

A categoria scooter só cresce, porém, na faixa do Honda SH 300i as opções ainda são poucas. O rival direto é o conhecido Dafra Citycom 300i, que ganhou fôlego extra com a versão S. Além do scooter Dafra, dois modelos Kymco, marca recém-chegada, buscam seu espaço nessa fatia, acima de 150 cm³ do mercado. Uma opção que pode, ou melhor, deveria, chegar logo é o Yamaha XMax 300, lançado em Milão, em 2016.



Dafra
Citycom 300i S
R$ 18 990 | 27,8 cv | 2,8 kgf.m

▲ Desempenho
▼ Design desatualizado

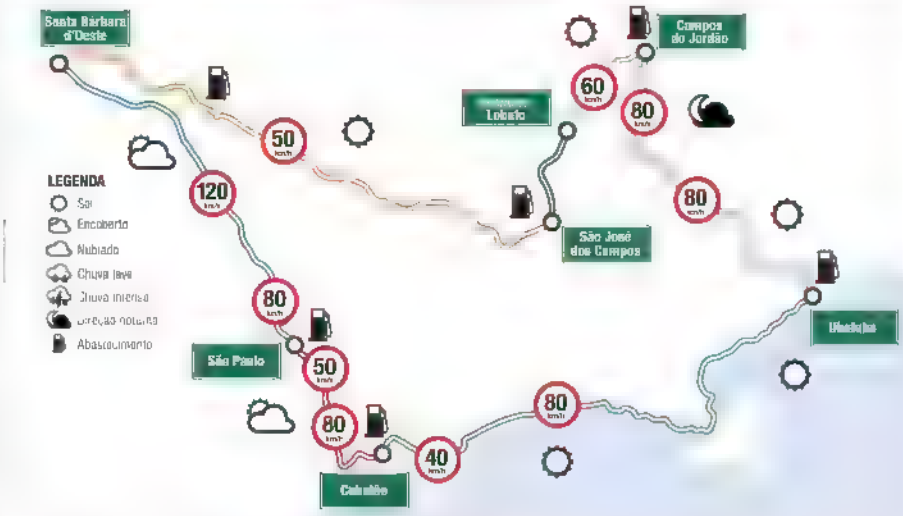
Kymco
Downtown 300i
R$ 19 990 | 29,7 cv | 3,1 kgf.m

▲ Conforto
▼ Agilidade na cidade

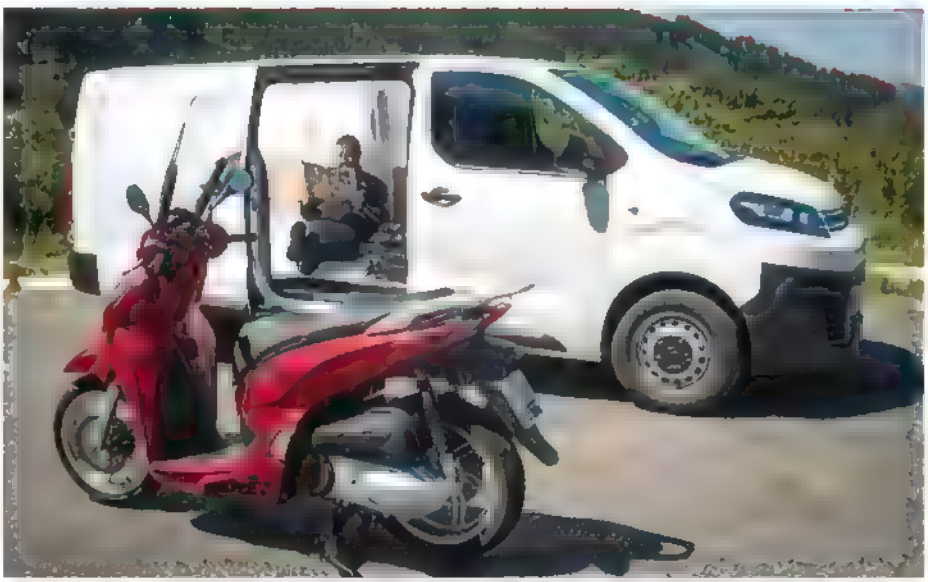
Kymco
People GTI 300i
R$ 18 990 | 28,9 cv | 3,1 kgf.m

▲ Agilidade
▼ Conforto

Percurso do teste



1 São Paulo • Cubatão	2 Cubatão • Ubatuba	3 Ubatuba • C. do Jordão	4 C. Jordão • S. J. Campos	5 S.J. Campos • Nova Odessa	6 N. Odessa • São Paulo	7 São Paulo • urbano
65 km	**235 km**	**155 km**	**112 km**	**150 km**	**180 km**	**70 km**
Autoestrada e descida de serra	Estradas simples, nível do mar	Estradas vicinais e subida de serra	Estradas vicinais	Estradas simples e autoestrada	Autoestrada	Centro e marginais
28,0 km/litro	**23,4** km/litro	**23,1** km/litro	**31,3** km/litro	**23,5** km/litro	**23,2** km/litro	**19,0** km/litro



Na estrada junto com o charmoso SH 300i, no apoio, o ágil e prático Citroën Jumpy, que poderia levar motos na caçamba tranquilo e até serviu de refúgio do sol para uma pausa.

Acessórios

O DNA do scooter é de ter muitos recursos, então poucos acessórios ainda cabem nele. Como a tomada 12 V é sob o assento e não no porta-luvas, nem dá para usar um GPS sendo alimentado pelo SH. Indicamos dois itens para complementar a praticidade dele: um bom bauleto e capa para as pernas – tem muito usado deles na Europa.

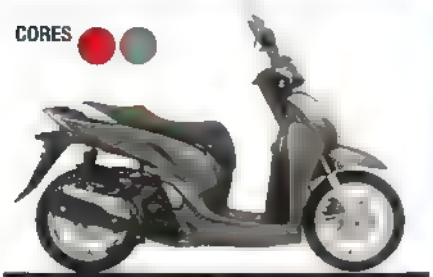
Dados de fábrica

MOTOR	
Tipo	Monocilíndrico
Arrefecimento	Líquido
Válvulas	OHC, 2
Alimentação	Injeção eletrônica
Cilindrada	279,1 cm³
Diâmetro x curso do pistão	72 mm x 68,6 mm
Taxa de compressão	10,5:1
Potência	24,9 cv a 7 500 rpm
Torque	2,59 kgf m a 5 000 rpm
TRANSMISSÃO	
Embreagem	Automática centrífuga (tipo seco)
Câmbio	Automático (tipo CVT)
Secundária	Correia
CHASSI	
Tipo	Monobloco (Underbone)
Balança	Assimétrica em alumínio
Cáster / trail	27° 30'/ 98 mm
SUSPENSÃO	
Dianteira	Telescópica
Barras	35 mm
Curso	115 mm
Regulagens	Não possui
Traseira	Duplo amortecedor
Curso	114 mm
Regulagens	Pré-carga da mola
FREIOS	
Dianteiro	Disco de 256 mm
Pinça	2 pistões (ABS)
Traseiro	Disco de 240 mm
Pinça	1 pistão (ABS)
PNEUS	
Modelo de pneu	Metzeler Feelfree
Dianteiro	120/70 - 17"
Traseiro	160/60 - 17"
DADOS VERIFICADOS	
Potência específica	89,58 cv/litro
Relação peso/potência	8,44 kg/cv
Relação peso/torque	71,6 kg/kgf m
Consumo/autonomia média	25,2 km/l / 229 km

Medidas

Comprimento	2 131 mm
Largura	728 mm
Entre-eixos	1 438 mm
Altura do assento	805 mm
Capacidade do tanque	9,1 litros
Peso	164 kg (seco)
Capacidade máxima de carga	180 kg
Distância mínima do solo	130 mm

CORES



PREÇO R$ 20 990

* preço sugerido sem frete e sem seguro

Nossa avaliação

MOTOR	
RENDIMENTO 15%	
Velocidade máxima	8,5
Aceleração	8,0
Retomada	7,5
[illegible] 15%	
Entrega de potência	8,0
Resposta ao acelerador	8,0
Nível de vibração	8,0
Aspereza	8,5
[illegible]	
Tato e precisão do câmbio	-
Relação de marchas	-
CHASSI	
COMPORTAMENTO 20%	
Estabilidade em retas	8,5
Estabilidade em curvas	8,0
Precisão da direção	8,0
Agilidade	8,0
Suspensões	7,5
Suspensoes com garupa	7,0
Distância livre do solo	7,0
Comportamento frenagem	8,0
FREIOS 10%	
Potência	8,0
Dosagem	8,0
USUÁRIO	
USO DIÁRIO 20%	
Facilidade para manobrar	8,0
Posição de pilotagem	7,5
Conforto do piloto	8,0
Conforto do garupa	8,5
Sensação de qualidade	9,0
Prazer ao pilotar	7,5
Autonomia	7,0
Equipamentos	8,0
Acabamento	9,0
ECONOMIA 20%	
Preço de aquisição	7,5
Garantia	10
Consumo médio	8,5

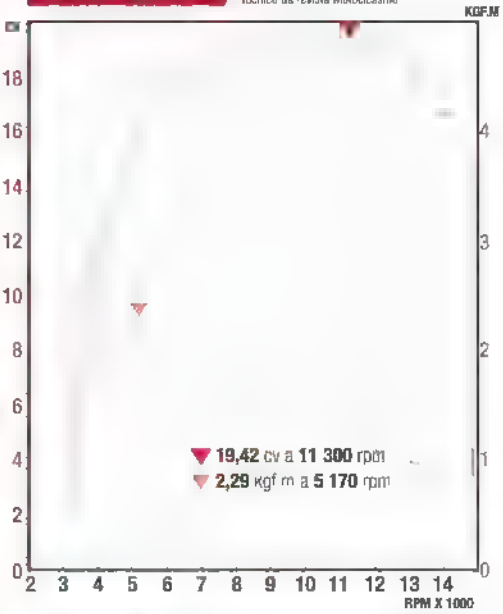
Média final TECNICA 8,1

Cesta de peças

Pastilha freio dianteiro	R$ 112,35
Pastilha freio traseiro	R$ 116,85
Filtro de óleo	R$ 113,32
Filtro de ar	R$ 78,53
Correia de transmissão	R$ 354,3
Pneu traseiro	R$ 344,98
Retrovisor direito	R$ 78,85
Manete de freio	R$ 39,42
Seta dianteira direita	R$ 713,49
Farol	R$ 1 143,01

Banco de potência

Resultados obtidos no dinamômetro de rolo inercial Servitec modelo 2010, do centro técnico da revista Motociclismo



Os números de desempenho do monocilíndrico de 279,1 cm³ mostram que ele anda com folga na cidade e sem sofrer na estrada, mesmo com garupa, o que é um diferencial do SH 300 em comparação aos scooter de até 150 cm³, limitados, principalmente, com passageiro e/ou bagagem. Mesmo carregado, ele anda bem

CONCLUSÃO motociclismo

por MARCELO BARROS

Muita gente quer apenas uma boa opção para deixar o carro em casa e ir do ponto A ao ponto B com o menor esforço e preocupação possível. Claro, gastando menos também e se não sujar o calçado, perfeito! Nessa receita, a emoção das motos perde para a razão e os scooter dão banho na concorrência. Com o SH 300i fiz o [illegible] que me recordo, porém, sem aquele prazer de estar na estrada acelerando. Na sua categoria, oferece o melhor custo-benefício, mas não deveria custar exatos dois PCX 150. Por R$ 18 000 seria um upgrade dos 150 mais natural.

Motos e o pós-guerra

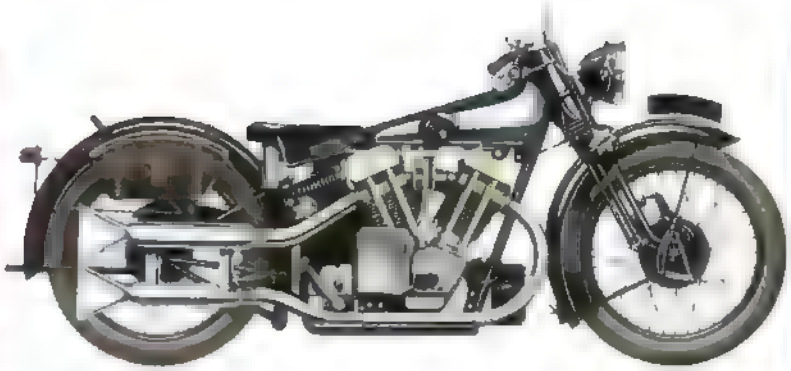
Vários fatores influenciaram a indústria no pós-guerra, desde a retração da economia até mudanças de comportamento

Texto
Roberto Severo
Fotos
Divulgação

Esta parte da história poderia facilmente se chamar "Motos e a mudança de comportamento". No passado falamos como a guerra influenciou a indústria britânica de motos. Mas não foi somente isso. Há um fator muito importante: os gostos mudaram radicalmente e a indústria precisou se reposicionar de acordo.

Na Inglaterra e em alguns outros países europeus surgiu a noção de café racing. Grupos de jovens apostavam corrida entre cafés, a ideia era ir e voltar até outro café antes que a música do jukebox terminasse. Essa categoria de motos evoluiu ao aparecimento de preparadores e mecânicos de "fundo de quintal", que modificavam as motos para deixá-las mais rápidas.

Combinações como a Triton (um motor de Triumph num quadro Norton) ou a Tribsa (motor de Triumph outra vez, mas num quadro BSA) surgiram assim. Do outro lado do Atlântico, nos Estados Unidos, estava em progresso um gigantesco programa de construção de rodovias, com mais de 65 000 quilômetros de estradas construídas pelos estados do país. Contudo, em vez de encorajar uma geração a competir em duas rodas, o resultado foi que as infindáveis retas apenas deram origem ao declínio de muitas cidades (quem não lembra de Radiator Springs, do filme "Carros"?) e fomentou o desenvolvimento de subúrbios. O motociclismo e as motos não se desenvolveram e a indústria de veículos enfocou o



A BRITÂNICA Brough Superior da época da Segunda Grande Guerra

FRENTE de uma Brough Superior SS100 de competição

AS BROUGH SUPERIOR eram motos resistentes e largamente utilizadas pelas tropas

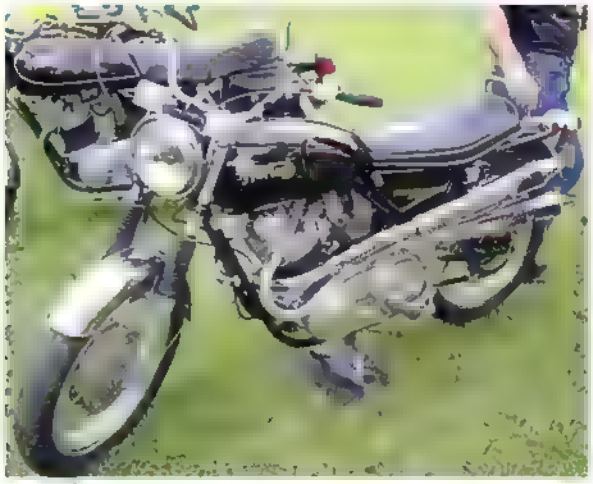
desenvolvimento do carro americano médio: feio, pesado, beberrão e nada seguro. Do lado europeu, porém, o desenvolvimento não parava: nos anos 1930 apareceram alguns dos mais inovadores conceitos e as melhores motos da história, como a Triumph bicilíndrica, a Ariel Square Four ou a Scott dois tempos.

Com a evolução da tecnologia, os preços aumentaram e o papel da moto se diversificou: agora alguns modelos se tornavam verdadeiros objetos de desejo de apaixonados pelo esporte ou competições. Ao mesmo tempo, o seu uso como utilitárias, desde as forças armadas e polícia, passando por organizações como os correios e automóvel clube, tornou o mercado mais estável para os modelos básicos. Porém, uma Guerra Mundial, de novo, fez desaparecer muitas marcas.

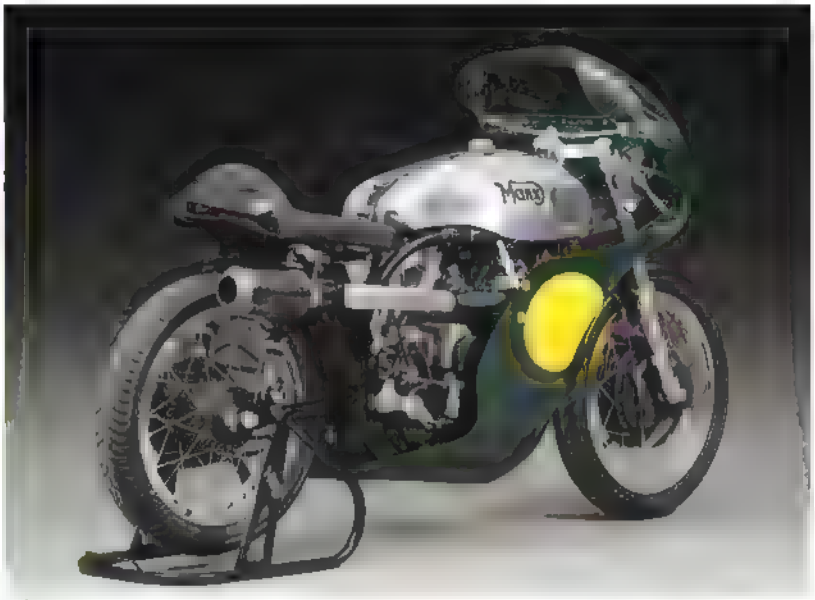
As que conseguiram firmaram contratos militares, outras simplesmente fecharam. No final, poucuíssimas marcas conseguiram sobreviver produzindo só motos com contratos do exército. As exportações praticamente pararam com os bloqueios à navegação.

Os bombardeios a emães em Coventry e Londres foram fatais para várias marcas, que nunca se recuperaram das perdas de fábricas e equipa-

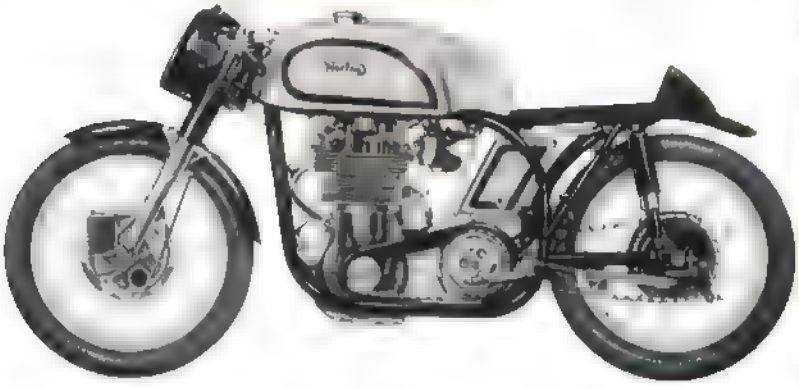
ACIMA As Norton têm um glamoroso histórico nas corridas da Ilha de Man **ABAIXO** Motocicleta britânica Matchless G3L fabricada para uso militar

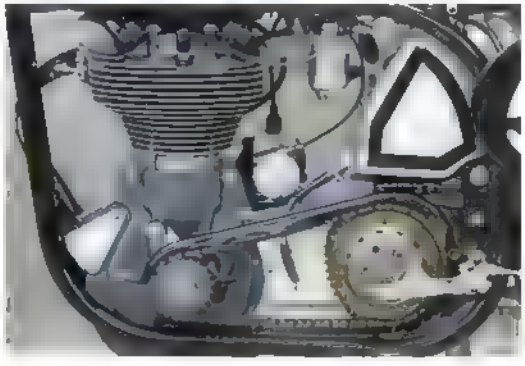


APÓS A GUERRA a Norton se reposicionou no mercado criando o modelo Commander



RÉPLICA de uma Norton Manx, motocicleta usada nas corridas da Ilha de Man





ACIMA Norton Manx de 1962, destinada às famosas corridas em volta da Ilha de Man
À DIREITA Detalhe do motor de uma monocilíndrica Norton Manx de 1952

mento. No fim da guerra, a Inglaterra abalada e financeiramente enfraquecida começava a ressurgir, mas o racionamento de gasolina, a falta de matérias-primas e o baixo poder de compra atrasavam a recuperação. A inovação era prejudicada pela falta de fundos e atitude conservadora de firmas com medo de arriscar numa economia fraca. Mesmo assim, alguns projetos inovadores apareciam, mas eram descontinuados, muitas vezes simplesmente por serem caros demais.

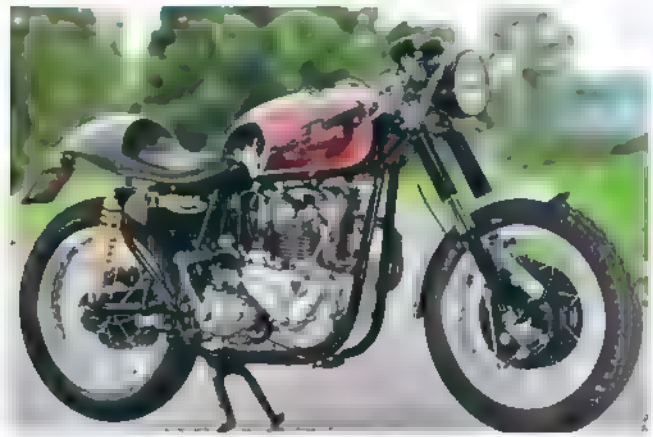
Para piorar ainda mais o cenário, logo após o fim da guerra o exército vendeu uma enorme quantidade de motos como excedentes de guerra, criando uma abundância de modelos básicos baratos. Assim, mesmo aquelas marcas que conseguiram sobreviver durante o conflito por meio de contratos militares, agora enfrentavam mais um problema.

Com o regresso de muitos militares à vida civil, o papel da moto também estava, mais uma vez, mudando. Muitos destes homens tinham vivido intensamente os anos da guerra e procuravam nas corridas de café um pouco da adrenalina que se tinha tornado parte das suas vidas e identidades. Agregados em grupos com os seus "uniformes", criavam uma imagem marginal, e, sem querer, ajudaram a espantar o comprador mais conservador, que agora preferia o carro familiar. As exportações, principalmente para os EUA, davam conta de uma enorme parcela da produção, mas tornavam os modelos mais procurados escassos no mercado doméstico.

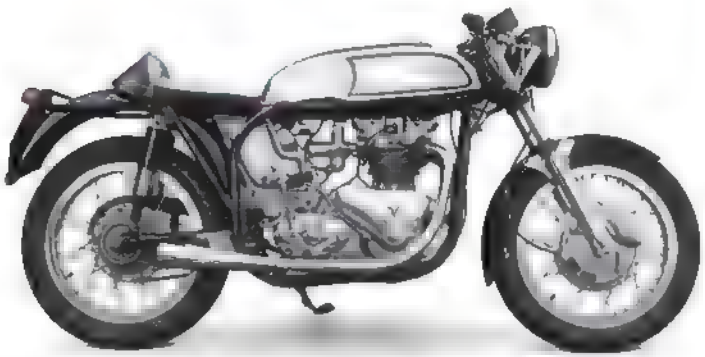
Os Estados Unidos eram um mercado abastado, em franca expansão, com apenas duas marcas próprias, a Harley-Davidson e a Indian. A produção doméstica não atendia à demanda, e nenhuma delas tinha modelos esportivos comparáveis, por exemplo, às BSA, Norton ou Triumph. As inglesas eram mais leves, rápidas e com um pedigree de competição incomparável, de tal modo que as firmas americanas tentaram, sem sucesso, que o governo criasse medidas protecionistas, como altas taxas de importação.

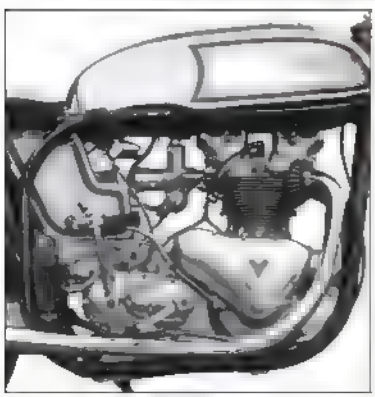
Depois do colapso da Indian em 1953, as motocicletas inglesas eram cada vez mais populares, e começaram a acumular sucessos na competição, dominando os eventos em que participavam, lhes dando ainda mais popularidade. Mas o júbilo dos ingleses já estaria perto do fim, eles não contavam com o devastador efeito Japão neste segmento. Mas isso é assunto para um próximo texto. Keep riding!

A HÍBRIDA TRIBSA Motor de Triumph no chassi de uma BSA



UMA TRIBSA reformada atualmente. Raridade inglesa





ACIMA Mais uma exclusiva: Triton, motor de Triumph e quadro de Norton **AO LADO** Detalhe do motor de uma Triton. Assim como as Tribsa, as Triton eram artesanais

CASA DO CAPACETE

A GRIFE DO MOTOCICLISTA

ASTONE HELMETS

www.casadocapacete.com.br

AV. Rebouças 815, Cerqueira Cesar, São Paulo/SP

Telefone: 3060-4240

e-mail: adm@casadocapacete.com.br

CARLÃO COACHMAN é homenageado por Lincoln Miranda Duarte, presidente da CBM

Eu e as entidades do motociclismo

Sem contar a história frequentemente, nossa memória se perde. Sem passado, qual será nosso futuro?

Texto
Carlãozinho Coachman
Fotos
Aldemir Donini
Carlãozinho Coachman
CBM
Motostory

Tempos atrás fui abordado por um amigo, mecânico e preparador brasileiro que viveu parte importante de sua carreira na Europa, que me perguntou: "Mas, como assim, o Carlão? Mas o que foi que o seu pai fez pelo motociclismo mesmo? Toda hora alguém me fala dele. Ganhou campeonatos, organizou provas, tinha loja, fábrica?" Minha resposta foi: "Não, ele era apenas um dentista. Mas um dentista apaixonado por motos e motociclistas." Talvez esta tenha sido a principal razão para que Carlão Coachman tenha feito tanto pelo motociclismo brasileiro, e de forma tão suave, quase anônima.

Talvez o termo anônimo seja um exagero meu, afinal, ele trabalhou voluntariamente em prol do motociclismo brasileiro por praticamente 45 anos e muita gente acompanhou de perto essa trajetória. Como tinha a odontologia como profissão, viveu livre da pressão do resultado esportivo, ou comercial/econômico. Tinha a liberdade de quem "não vivia daquilo" para poder buscar simplesmente o que achava ser o melhor para o motociclismo. Assim, escrevo aqui para o Collection a terceira e última parte de suas memórias, já que o restante ficará para depois, quando um livro, feito em homenagem a ele, for publicado.

Memórias de motocicletas – parte 3

por Carlão Coachman

Sempre disse que entrei para a Federação Paulista de Motociclismo em 1978, mas para escrever estas memórias pensei bem e me dei conta que, na realidade, entrei para a Federação formalmente em 1981. Desde o início dos anos 1970 estive sempre perto, frequentava o Centauro e a CBM com Eloi Gogliano, era voluntário em muitos eventos e viajava como parte do staff da entidade, mas não ocupava um cargo formal. Em 1979, a Yamaha lançou a TT

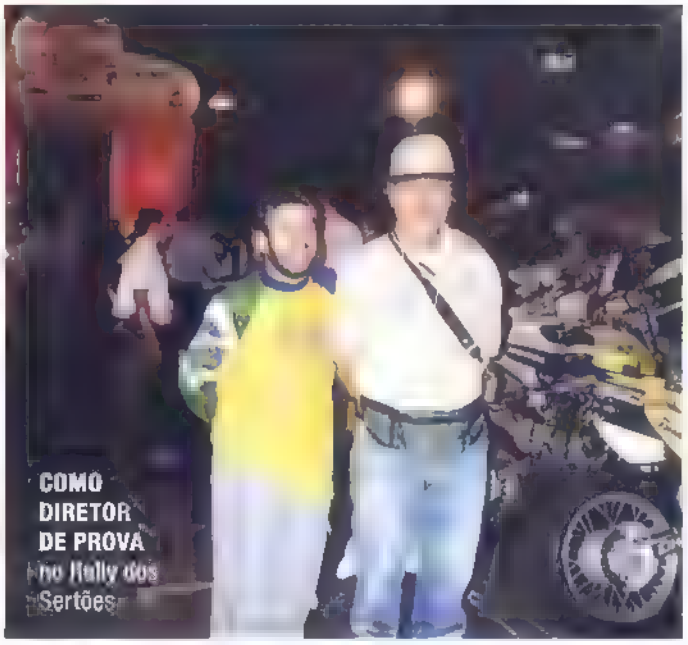
À ESQUERDA
Carlão usando a camiseta do Trail Clube Paulista, que ele ajudou a criar
AO CENTRO
Carlão usou o uniforme da CBM por anos, com muito orgulho
ACIMA
Federação Paulista homenageia equipe técnica presidida por Carlão Coachman. Da esquerda para a direita: Gualtiero, Magrão, Carlão, Cigano e Gaeta

125 e eu e a turma, que já éramos amigos do Ryo Harada, então Yamaha, conhecemos a motinho ainda pré-produção. A indústria nacional colocava os olhos no fora de estrada crescente, na prática do trail de final de semana, e os dois principais núcleos do esporte eram São Paulo e Belo Horizonte, com Minas um pouco mais à frente da gente. Em São Paulo, onde estavam as publicações da época, eu já era o conhecido Carlão. Em Minas, o "Carlão" de lá era o Ayres Mascarenhas, ou Monge do Tibet, de quem também me tornei grande amigo.

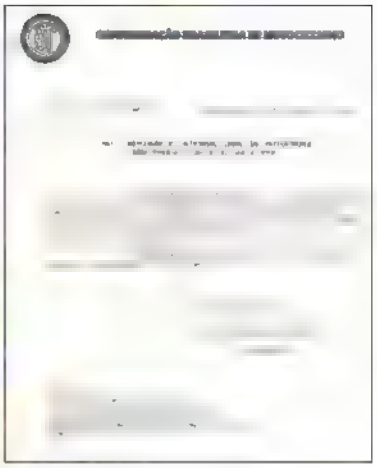
Nesta época ouvimos, eu e meus companheiros de trilha, que a Federação Paulista ia promover uma prova de enduro. Telefonei para lá e fui informado pela então secretária, Suely Rumi, que todas as terças à noite havia reuniões. Lá chegando, fomos muito bem recebidos pelo então presidente, o famoso Wilson Abdalla Mansur Zacchia, o conhecido Abdalla. Perguntamos sobre o enduro e o Abdalla começou a descrever como seria a prova. Depois de algum tempo pedi licença para interrompê-lo, e lhe disse que aquilo que ele propunha não era um enduro, mas outra prova, com as características de um rali de regularidade. Inclusive ele imaginava a participação de garupas, que seriam responsáveis pela navegação. Expliquei ao Abdalla como era um enduro e ele então me disse: "Já que você sabe tanto sobre enduro, venha trabalhar conosco na Federação para organizar um enduro." Nomeou-me na hora. Fez mais o Abdalla, mandou-me a Belo Horizonte às custas da Federação para que eu pudesse acompanhar um enduro como já o faziam os mineiros. Fui assistir ao Enduro das Agulas, sendo muitíssimo bem recebido pelo Beto Motorauto, que colocou um empregado seu chamado Jair para me levar em uma picape pelo trajeto da prova. Em Macacos, localidade próxima a Belo Horizonte, encontrei um treineiro que, ao tentar atravessar um pequeno rio, descobriu que o rio não estava tão pequeno assim e afundou com sua moto, que consequentemente não funcionava mais. Como a moto era igual à minha, uma Montesa H6, 360, perguntei ao pessoal da organização se poderia ajudar. Assim nasceu minha amizade com o Luiz Machado, mais tarde presidente da Federação de Minas Gerais e depois diretor médico da CBM. O Luiz ficou muito agradecido, mas disse que perderia tempo demais e que estava abandonando o enduro. Pedi a ele então que levasse o fotógrafo Mario Boch, para fazer fotos da prova. Pedi também a um outro rapaz, que estava dirigindo uma gaiola, para levar o Roberto Araújo, editor da Duas Rodas, revista onde conheci Isabel Reis, sócia da Editora Motorpress e chefe do meu filho hoje em dia, na revista Motociclismo*. O irresponsável da gaiola embalou para atravessar o rio e quase mata o Roberto afogado na marola que levantou. Seus equipamentos e filmes ficaram imprestáveis e o Roberto quase teve um ataque do coração.

Voltando à federação, na sala estava presente o Ruy Mattos, funcionário da Yamaha do Brasil, e que ouvira toda a conversa. Na reunião seguinte ele voltou e anunciou que a Yamaha seria a patrocinadora do enduro, e que lhe dissesse o que seria preciso para a organização. Nossa ideia, então, foi de organizar um enduro que saísse da Bertioga e fosse até Maresias, no litoral de São Paulo, e voltasse. Para tal, começamos a fazer várias viagens a Bertioga para fazer o levantamento do trajeto da prova, mas infelizmente esta prova não aconteceu. Mas, nessas viagens de levantamento, várias vezes fomos acompanhados de outro grande amigo, o Carlos Paes de Almeida, ou Zé Galinha, justo ele que seria o sucessor de Abdalla à frente da FPM e mais tarde da CBM. Por termos ótimo relacionamento e confiança, sempre ocupei diferentes funções técnicas dentro das entidades do esporte durante seus mandatos.

HOMENAGEM da equipe Trial 3 (Geraldo Coelho) ao pai do trial brasileiro



COMO DIRETOR DE PROVA no Rally dos Sertões



PRESIDENTE DA CBM agradece participação de Carlão em Seminário da FIM realizado no Brasil

Por nunca ter me envolvido com aspectos políticos ou de negócio, em quase todas as gestões de diferentes presidentes, fosse em São Paulo, fosse na CBM, sempre estive presente. Uma única vez aceitei convite para formarmos uma chapa e concorremos à presidência da Federação Paulista de Motociclismo. Eu como candidato a presidente, e o amigo Dyonísio Malheiro como vice. Por não saber lidar com o jogo da política, fomos derrotados por apenas um voto, trocado justo no dia da eleição. Confesso que fiquei abatido, pois achava que poderíamos fazer algo pelo esporte estando à frente da entidade. Nunca mais me candidatei a qualquer cargo eletivo e, mesmo derrotado nas eleições, fui convidado por Cassio Paoletti, eleito presidente, a permanecer na entidade colaborando como sempre fizera, o que aceitei com prazer.

Com Lincoln Miranda Duarte, atual presidente da CBM,** outro por quem nutro grande amizade e admiração mútua, também me envolvi desde o início de sua gestão. Com ele levei o amigo Guatiero Tognocchi a presidente do CTDN (Conselho Técnico Desportivo Nacional) e cheguei ao cargo de vice-presidente, eleito por aclamação, e de quem recebi uma linda homenagem, por ter sido eu um dos precursores da prática do trial no Brasil.

Foi com esses personagens, e muitos outros, que participei ativamente da organização do esporte brasileiro, do final dos anos 1970 até hoje. Me orgulho de ter atuado em praticamente todos os grandes eventos internacionais realizados no Brasil neste período, em diferentes funções. Dos mundiais de velocidade em Goiânia, São Paulo e Rio de Janeiro, dos Mundiais de Motocross em Nova Lima, Campos do Jordão e Indaiatuba, das provas de trial, tanto no Ginásio do Ibirapuera, ou na de agora, no estádio da Portuguesa, onde Carlãozinho foi um dos organizadores e novamente fui homenageado. Fui delegado brasileiro em provas do Mundial de Enduro, ISDE, Latino-Americano de Trial, Rally dos Sertões e comissário da FIM e diretor de prova em diferentes eventos internacionais por anos a fio. Colaborei na organização do primeiro Seminário Internacional da FIM no Brasil para a formação de comissários internacionais, e de todos os seminários desde então. Também a FIM (Fédération Internationale de Motocyclisme) me faz lembrar de outro grande amigo, o jornalista Marc Petner, que conheci no Brasil nos seus tempos de revista Motosnow, e que atualmente comanda a área de imprensa daquela entidade.

Como dentista, me orgulho do sobrenome da família Coachman da qual faço parte. Somos a mais antiga família de odontólogos no mundo a ter representantes na profissão em todas as gerações. Como motociclista, me orgulho de ter dado início a uma outra saga. Meu filho escapou de ser mais um Coachman dentista, mas hoje vive do motociclismo que apresentei a ele quando ainda era uma criança.

(*) (**) Carlão escreveu este texto ao longo de 2005, quando Carlãozinho era o editor da MOTOCICLISMO, trabalhando com Isabel Reis, e Lincoln Miranda Duarte, presidente da CBM. Recentemente, Firmo Alves, atual presidente da entidade, criou a Comenda Carlão Coachman, para homenagear as pessoas que foram agentes transformadores do motociclismo nacional. Marc Petrier segue como consultor da FIM para a área de comunicação e é um colaborador de Motostory.

Acompanhe o Motostory em: www.motostory.com.br ou acesse pelo QR Code ao lado

AUTO SHOW COLLECTION

O maior encontro de motos de motos da cidade de São Paulo acontece aqui no AutoShow Collection. O **Espaço Motociclismo**, conta com diversas atrações para o público que é fã de motos.

- TEST RIDE
- SEGURANÇA
- BANDA AO VIVO
- EXPOSIÇÃO DE MOTOS

Todas as terças no sambódromo do Anhembi em SP

ESPAÇO motociclismo

- EDIÇÃO 239

Toda terça-feira, a partir das 18h00 - Sambódromo do Anhembi

APRESENTE ESTE ANÚNCIO NA PORTARIA DO EVENTO E GARANTA A

ENTRADA VIP

É obrigatório a apresentação deste cupom na entrada do evento.
Válido somente para entrada de motos e até o dia **30/11/17**

PROIBIDA A VENDA E REPRODUÇÃO

por **ROBERTO SEVERO**

Roberto Severo é paulistano e apaixonado por pessoas e motos, não necessariamente nessa ordem

Diários de um ciclomotor

Ainda bem que não haviam lançado o filme "Diários de Motocicleta", isso seria ingrediente para a minha insana mente de adolescente

Meu passado pré-motociclístico foi no mínimo uma piada mal contada. Tudo em nome de me sentir um motociclista com altas doses de rebeldia. Já relatei o episódio de quando, recém-saído das fraldas, eu e um amigo resolvemos fazer um périplo interestadual em duas bicicletas de criança, as quais pensávamos (na verdade tínhamos certeza) que eram motos e fomos parar esgotados e suados em um posto numa via de acesso a rodovia. Fomos resgatados pela minha mãe desesperada a bordo de uma rádio-patrulha (era assim que chamava o carro de polícia). Mas a coisa toda não parou por aí. As palmadas nas nádegas após esse episódio foram esquecidas e, depois de alguns anos, quando já não andávamos mais de bicicletas, mas sim pilotávamos potentes ciclomotores de 50 cm³ vulgarmente conhecidas como mobiletes, houve o episódio patético seguinte.

Minha idade? Dezesseis anos, o ano era 1984, meu ciclomotor era a Naná. Era uma época em que as leis eram bem mais flexíveis (ou seriam ignoradas?). Havia uma festa enorme que aconteceria em Barueri, aproximadamente quarenta e cinco quilômetros de São Paulo, e era "A festa". Muito bem, Os pais de meu amigo "J" e os meus haviam viajado na sexta-feira e somente retornariam no domingo. Era sábado e resolvemos arriscar e enfrentar a rodovia (Castelo Branco) nas mobilas para chegar na bagunça de Barueri. Dois litros de gasolina seriam o necessário para ir e voltar como nossas "possantes". Ora pois, 20h30 iniciamos nossa jornada rumo à escura estrada. Sem chapa, sem capacete, mas com muita convicção. Mais do que na época da história das bicicletas, afinal já éramos destemidos adolescentes oniscientes. Às 21h15, em velocidade de cruzeiro de 40 km/h, o treco parecia um liquidificador atrás do outro na estrada. Uma vela iluminava mais do que os dois faróis juntos. De repente, não me lembro por que, freio, e "J", que vinha logo atrás, colide na traseira da minha mobilete! Olho no retrovisor e só vejo ele pranchando de peito no acostamento e sua motoneta rolando logo atrás dele. Olho de novo e não vejo mais nada, os dois caíram na ribanceira ao lado da pista. Paro a Naná e volto pelo acostamento. Lá está "J", a uns dois metros abaixo do nível da pista, e cinco metros longe da estrada. A mobilete dele estava desligada e pendurada no arame farpado. Ele sofreu apenas alguns arranhões e o mais difícil foi tirar a motoneta do arame. Por sorte, uma Kombi de frete havia visto tudo e parou para recolher os restos mortais. O motorista ainda ajudou a gente a cortar o arame farpado, colocar todos a bordo e, adivinhem? Estava indo para Barueri! Nos levou à casa da festa e tivemos assunto para o resto da noite. Só que contamos para muita gente e, na segunda-feira, meu pai vendeu a Naná. Keep riding!

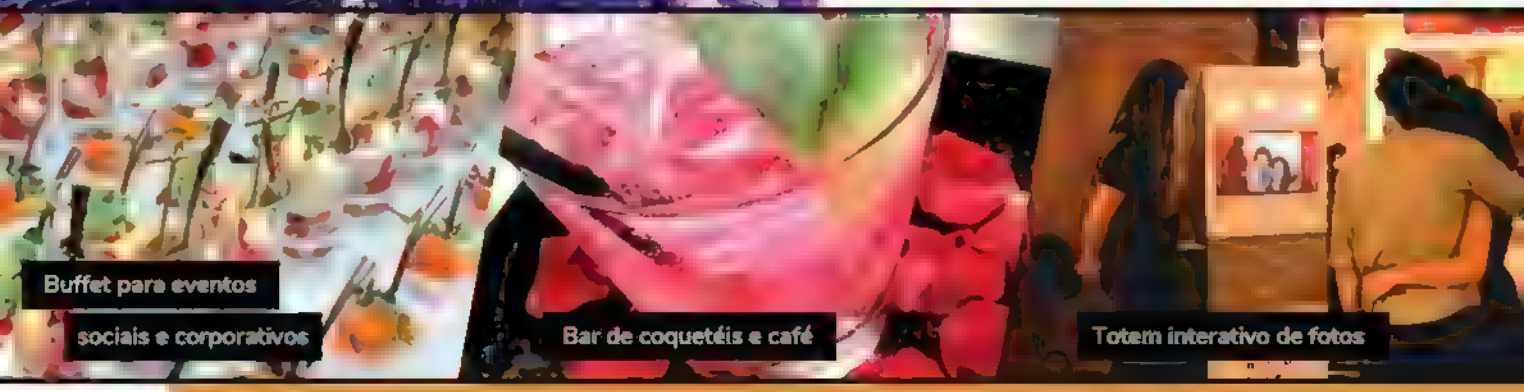
Ilustração André Guimarães, sobre foto de iStock

Se você tem sugestões para esta coluna, envie para: taleconosco@motociclismoteam.com.br

BR3

DIVULGUE SUA MARCA GERE NOVOS NEGÓCIOS

- Palco para shows
- Estrutura de som
- Gerador próprio
- Painel de Led
- Sala de Realidade Virtual
- Máquina de foto com vento



ENTRE EM CONTATO
COM A NOSSA EQUIPE

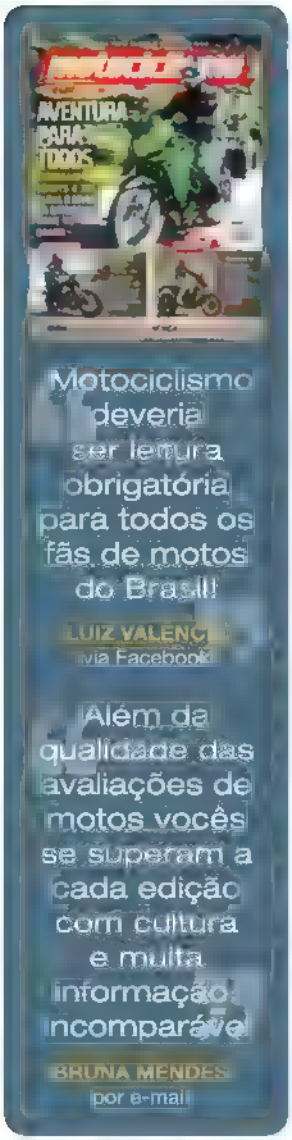
BR3 Comunicação
Tel: (11) 3253-7148

Fale conosco

Tem alguma dúvida, crítica ou sugestão?

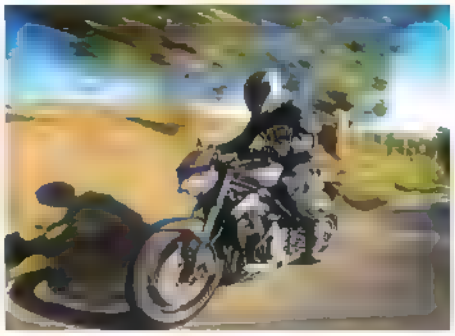
Envie **e-mail** para •
faleconosco@
motociclismoteam.com.br
Carta para •
Rua Plínio de Moraes, 394
São Paulo, SP
CEP 01252-030

Na internet
motociclismoonline.com.br
/motociclismomagazine
/motociclismo_br
motociclismoonline
@motociclismo_br



Motociclismo deveria ser leitura obrigatória para todos os fãs de motos do Brasil!
LUIZ VALENÇ
via Facebook

Além da qualidade das avaliações de motos vocês se superam a cada edição com cultura e muita informação incomparável
BRUNA MENDES
por e-mail



Conquista inglesa

Lendo a apresentação da nova Street Triple RS não pude deixar de pensar em como é impressionante acompanhar a evolução dos modelos Triumph, vamos dizer, de uns oito anos para cá. Além da qualidade dos seus produtos, chama a atenção como a marca é "eclética", já que ela, hoje, conta com produtos competitivos entre as max-trail, entre as naked esportivas, é referência entre as clássicas e, com a Bobber, até entre as custom. Pena que a Thunderbird e a Trophy não venham mais, duas excelentes motocicletas. Sucesso merecido, pelas motos que produz e pelo pós-venda ótimo
NELSON CARDOSO • São Paulo, SP

O que é essa nova Triumph Street Triple RS! Espetacular. Um estilo inconfundível, desempenho de sobra, ciclística, eletrônica etc. Pena que os praticamente R$ 50 000 pedidos por essa supermáquina a tenham deixado fora de alcance para aqueles que podem ir até uns R$ 35 000, como era a versão anterior. Um abraço e parabéns a todos pela revista!
OSORIO VICENZO • Rio de Janeiro, RJ

Ténéré 700

A matéria sobre a Yamaha T7, Ténéré 700 ou seja lá como ela vai se chamar só aumentou minha expectativa sobre a versão definitiva da max trail média da Yamaha. Eu espero que ela venha na mesma proposta da espetacular e saudosa XT 660Z Ténéré, uma moto que, para usar um termo que está na moda, poderíamos chamar de a última "maxitrail raiz": motor bruto, roda de 21" na frente, tanque enorme, sem controle de tração, ABS (até 2014), mapas de potência, suspensão ajustável nem nada do tipo. Sinceramente, espero que ela chegue ainda em 2018 e, principalmente, que venha para o Brasil. Agora, se for uma Tracer 700 com roda 21" será uma pena.
ANTONIO HERMANN JR. • por e-mail

CBS para todos

Me parece louvável que a Honda coloque o seu ótimo sistema de freios combinados nos modelos mais "populares", destacando como o CBS reduz a distância de frenagem. Um recurso que, nós sabemos, é voltado especialmente para os motociclistas "que não sabem frear". Contudo, é contraditório que a Bros 2018 ainda ofereça uma versão sem CBS e com freio a tambor. Se o intuito é levar segurança à todos, acho que poderiam ter colocado CBS também nessa versão a tambor, como na CG 160 Start. De qualquer forma, é uma evolução!
SIMONE BRASIL • Belo Horizonte, MG

Versys-X 300

Interessante a pequena trail da Kawasaki. Tem porte, um motorzinho que não deixa a desejar na cidade e que permite encarar viagens com muito mais desenvoltura que as 250/300 de Yamaha e Honda, enfim, acho que ela tem tudo para, literalmente, emplacar no mercado
MICHEL SILVA NETO • por e-mail

A recém-lançada Versys-X 300 trouxe de fábrica o que muitos adeptos de XRE 300 e Ténéré acabam procurando no mercado de acessórios, como faróis auxiliares, malas laterais, proteções etc. Se a rede Kawasaki e a própria marca divulgarem o produto, tem tudo para dar certo. Pelo menos até a BMW G 310 GS chegar
YARA MUNHOZ CARRILHO • por e-mail

Fiquei decepcionado com a Kawasaki Versys-X 300. A moto em si deve ser realmente boa, como os demais modelos da marca, mas justamente por ser uma Kawasaki, que sempre ressalta o estilo moderno de seus modelos, a 300 deixa a desejar. Parece uma moto da década de 2000. O preço, então, acho que pegaram pesado
PAULO NISHIMOTO • por e-mail

Comparativo trail

Não tem jeito, se comparar uma KTM com qualquer concorrente, em qualquer categoria, invariavelmente a austríaca se sai melhor. As motos são realmente fantásticas. Feitas para entusiastas! Grande abraço à turma da MOTOCICLISMO.
DANILO LIMA • Juiz de Fora, MG

Sou um fã fervoroso das maxitrail pelas qualidades e características que nem preciso descrever para vocês. Cada vez mais fico interessado pela CRF 1000L Africa Twin, e o comparativo que vocês fizeram na edição de setembro apenas me deu mais motivos para começar a fazer as contas e levar uma (vermelha, claro!) para casa. Há muitas motos boas nessa categoria, mas se o cabloco quer mesmo pegar terra, barro e ainda não depender de morar nas grandes capitais para ter assistência técnica, a África Twin é a moto!
GUSTAVO LAVRA • Goiânia, GO

Aceitaria qualquer uma delas, evidentemente, mas entre as três motos do comparativo maxitrail, sem dúvida minha escolha cairia sobre a Ducati Multistrada 950. Na minha opinião, a eletrônica, a ciclística e o prazer ao pilotar da Multistrada fazem toda a diferença. Ah, o design italiano é só o toque final em uma receita quase perfeita.
LAURA NEWMANN • por e-mail

Lendo o comparativo maxitrail entre Ducati, Honda e KTM da edição nº 238, mais uma vez, me peguei sonhando ao comando de uma delas. Independentemente da marca ou modelo, acho que são as "motos perfeitas" pelo desempenho, conforto para rodar a dois, capacidade de carga, etc. Mas aí lembrei que rodar com uma delas em São Paulo é pedir para ser roubado. Que pena.
ANDERSON SANTOS • São Paulo, SP

A SUV das motos?

Perfeitamente elucidativa a avaliação que vocês fizeram da Triumph Street Scrambler. Uma moto fantástica e que cativa quem a pilota (aliás, como a maioria das inglesas mais recentes), contudo, ela não é a "off-road" que a marca vende em suas propagandas. Quer andar fora do asfalto, vá de Tiger. A Scrambler está mais para aquele SUV 4x2 que até encara uma estrada de terra batida, mas nada muito além disso.
RONALDO DOS SANTOS • Ribeirão Preto, SP

Você tem fotos e um pequeno relato de sua última viagem? Envie para **faleconosco@motociclismoteam.com.br** com o título **POR ONDE ANDA O LEITOR.** Quem sabe você não aparece aqui na próxima edição?

Nós derrapamos!

No teste da Harley-Davidson Road King Classic "Coração renovado", na edição de setembro, MOTOCICLISMO nº 237, a foto do painel publicada na página 43 não pertence à Road King e sim à Triumph Street Scrambler, como é possível verificar na página 49 da mesma edição. A foto correta do modelo da Harley-Davidson está acima. Já na edição de outubro, MOTOCICLISMO, nº 238, o título da entrevista publicada nas páginas 28 e 29 saiu errado. O correto é ***"TMD/Cobreq aposta no segmento de motos".*** *Pedimos desculpas por nossa falha!*

A opinião dos nossos leitores no FACEBOOK

17/10
Camila Lima
Olha o custo-benefício dessa moto! Gostei! (sobre a Suzuki GSX-S 750A, naked recém-lançada pela Suzuki no Brasil)

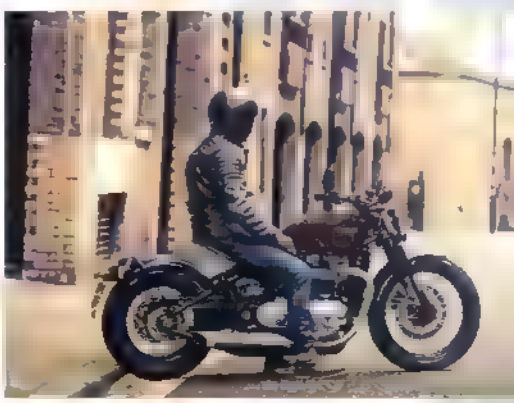
10/10
Rodolpho Prado
Os scooter estão rompendo a barreira que os mantinha como transporte de executivos e mulheres. Inclusive, sua próxima pizza pode vir numa lambretinha moderna com faróis em led ao comando de um "courier" com Bluetooth no capacete

10/10
Jonas Barreto
Uma solução inteligente para o trânsito, mas para asfaltos de primeiro mundo (sobre a crescente venda de scooter no mercado)

MARCA / MODELO	PREÇO sugerido (R$)	ESPECIFICAÇÕES			
		CATEGORIA	CILINDROS	CILINDRADA	POTÊNCIA
BMW					
G 310 R	21 900	CITY	1	313	34
G 650 GS	35 900	MAXITR.	1	652	48
F 800 GS	45 900	MAXITR.	2	798	85
F 800 GS ADVENTURE	47 400	MAXITR.	2	798	85
F 700 GS SPORT	33 400	MAXITR.	2	798	75
F 700 GS PREMIUM	38 400	MAXITR.	2	798	75
S 1000 XR	72 900	CROSSOV.	4	999	60
R 1200 GS SPORT+	64 900	MAXITR.	2	70	25
R 1200 GS PREMIUM+	74 900	MAXITR.	2	1 170	25
R 1200 GS P+ RALLYE	75 900	MAXITR.	2	1 170	125
R 1200 GS ADV. P+	85 900	MAXITR.	2	1 170	25
K 1600 GTL	131 200	TOURING	6	1 649	160
K 1600 GTL EXCLUSIVE	154 400	TOURING	6	1 649	160
F 800 R PREMIUM	37 900	NAKED	2	798	90
S 1000 R PREMIUM	60 400	NAKED	4	999	165
S 1000 RR	75 900	ESPORT	4	999	199
S 1000 RR TRICOLOR	78 400	ESPORT	4	999	199
DAFRA					
CITYCLASS 200I	10 990	SCOOTER	1	199	14
CITYCOM 300I	17 890	SCOOTER	1	263.7	23
CITYCOM 300I S	18 990	SCOOTER	1	278	28
MAXSYM 400I	25 290	SCOOTER	1	399	33
FIDDLE III	11 390	SCOOTER	1	2[illegible]	10.3
NEXT 250	14 990	CITY	1	249	25
RIVA 150	7 790	CITY	1	149	12
RIVA CARGO	7 890	CITY	1	149	12
HORIZON 150	8 590	CITY	1	49	13
HORIZON 250	17 490	CITY	1	250	23
SUPER 50	4 890	CICLOM	1	46	3
ZIG 50	5 090	CICLOM	1	50	3
DUCATI					
DIAVEL DARK	70 950	NAKED	2	1 198	162
XDIAVEL	74 900	CUSTOM	2	262	56
XDIAVEL S	89 900	CUSTOM	2	1 262	156
HYPERMOTARD	47 900	CROSSOV.	2	82	10
HYPERSTRADA	53 200	CROSSOV.	2	821	110
MONSTER 821 RED	46 900	NAKED	2	821	112
MONSTER 1200 S	69 900	NAKED	2	1 198	150
MULTISTRADA 950	59 900	CROSSOV.	2	937	113
MULTISTRADA 1200	73 900	CROSSOV.	2	1 198	150
MULTISTRADA 1200 S	82 900	CROSSOV.	2	1 188	150
MULTISTRADA SPORT	73 900	CROSSOV.	2	1 198	150
MULTISTRADA ENDURO	89 900	CROSSOV.	2	1 198	150
PANIGALE 959	53 900	ESPORT	2	955	157
PANIGALE 1299	61 900	ESPORT	2	1 285	205
PANIGALE 1299 S	94 900	ESPORT	2	285	205
SCRAMBLER ICON	38 900	NAKED	2	803	75
SCR. U. ENDURO	41 900	NAKED	2	803	75
SCRAMBLER CLASSIC	41 900	NAKED	2	803	75
SCRAM. FULL THROTTLE	41 900	NAKED	2	803	75
HARLEY-DAVIDSON					
IRON 883	40 500	CUSTOM	2	883	N/D
1200 CUSTOM	48 400	CUSTOM	2	1 200	N/D
FORTY-EIGHT	47 600	CUSTOM	2	1 202	N/D
ROADSTER	48 500	CUSTOM	2	1 202	N/D
STREET BOB	52 300	CUSTOM	2	1 585	N/D
LOW RIDER	54 900	CUSTOM	2	1 585	N/D
FAT BOB	56 400	CUSTOM	2	1 585	N/D
FAT BOY	66 400	CUSTOM	2	1 690	N/D
FAT BOY SPECIAL	66 400	CUSTOM	2	1 690	N/D
SOFTAIL DELUXE	65 900	CUSTOM	2	1 690	N/D
BREAKOUT	67 900	CUSTOM	2	1 690	N/D
HERITAGE CLASSIC	71 400	TOURING	2	1 690	N/D
ROAD KING CLASSIC	76 400	TOURING	2	1 750	N/D
STREET GLIDE SPECIAL	87 400	TOURING	2	1 750	N/D
ULTRA LIMITED	95 900	TOURING	2	1 [illegible]	N/D
CVO STREET GLIDE	142 400	TOURING	2	870	N/D
CVO LIMITED	158 800	TOURING	2	1 870	N/D
HONDA					
POP 110I	5 570	CUB		110	8
BIZ 110I	7 390	CUB		109	8,3
BIZ 125	9 120	CUB	1	125	9,1
PCX 150	10 500	SCOOTER	1	149	13
SH 150I	12 450	SCOOTER	1	149	14,7
SH 300I	20 990	SCOOTER	1	279	24,9
CG 125I FAN	7 090	CITY		125	11,8
CG 125I CARGO	7 190	CITY	1	148	11,8
CG 160 CARGO	8 560	CITY		163	14,9
CG 160 START	7 990	CITY	1	163	14,9
CG 160 FAN ESDI	8 890	CITY	1	163	14,9
CG 160 TITAN	10 190	CITY	1	163	14,9
CB TWISTER	14 100	CITY	1	250	22,4
CB TWISTER ABS	15 640	CITY	1	250	22,4
NXR 160 BROS	10 190	TRAIL	1	163	14,6
NXR 160 BROS ESDI	11 890	TRAIL	1	163	14,6
XRE 190	13 300	TRAIL		184	16
XRE 300	16 190	TRAIL		292	26,1
XRE 300 C-ABS	17 990	TRAIL	1	292	26,1
CRF AFRICA TWIN	54 900	MAXITR.	2	999	90,2
CRF AFRICA TWIN TE	64 400	MAXITR.	2	999	90,2
CB 500X ABS	25 900	CROSSOV.	2	471	50,4
NC 750X	32 500	CROSSOV.	2	745	54,8
CB 500F ABS	23 900	NAKED	2	471	50,4
CB 650F	33 900	NAKED	4	649	87
CBR 500R ABS	24 900	ESPORT	2	471	50,4
CBR 650F	35 500	ESPORT	4	649	87
CBR 1000RR	66 500	ESPORT	4	1 000	181
CBR 1000RR REPSOL	69 900	ESPORT	4	1 000	181
GL 1800 GOLD WING	119 900	TOURING	6	1 832	118

MARCA / MODELO	PREÇO sugerido (R$)	ESPECIFICAÇÕES			
		CATEGORIA	CILINDROS	CILINDRADA	POTÊNCIA
INDIAN					
SCOUT	49 990	CUSTOM	2	1 [illegible]33	N/D
CHIEF CLASSIC	67 990	CUSTOM	2	1 81[illegible]	N/D
CHIEF VINTAGE	70 990	TOURING	2	1 811	N/D
CHIEFTAIN	92 990	TOURING	2	1 81[illegible]	N/D
SPRINGFIELD	91 990	TOURING	2	1 81[illegible]	N/D
ROADMASTER	104 990	TOURING	2	81	N/D
JTZ KYMCO / HAOJUE					
DOWNTOWN 300I	19 990	SCOOTER	1	299	30
PEOPLE 300I	18 990	SCOOTER	1	299	28
CHOPPER ROAD 150	6 290	CITY	1	149	11,3
NEX 110	5 590	CUB	1	107	6,8
LINDY 125	5 990	SCOOTER	1	125	8,4
KAWASAKI					
Z 300	18 890	CITY	2	296	39
Z 300 ABS	20 890	CITY	2	296	39
NINJA 300	19 990	CITY	2	296	39
NINJA 300 ABS	22 990	CITY	2	296	39
NINJA 650 ABS 2018	33 990	ESPORT	2	649	68
NINJA 1000 2018	56 990	ESPORT	4	1 043	142
NINJA 1000 TOURER	59 990	ESPORT	4	1 043	142
NINJA ZX-10R ABS (17)	72 990	ESPORT	4	998	200
NINJA ZX-10RR (15)	83 990	ESPORT	4	998	200
VERSYS-X 300	20 990	TRAIL	2	296	40
VERSYS-X 300 ABS	23 990	TRAIL	2	296	40
VERSYS-X 300 TR ABS	25 990	TRAIL	2	296	40
VERSYS 650 ABS	34 990	CROSSOV.	2	649	64
VERSYS 650 TOURER	39 990	CROSSOV.	2	649	64
VERSYS 1000	53 990	CROSSOV.	4	1 043	120
VULCAN S ABS	33 990	CUSTOM	2	649	61
VULCAN S CAFÉ ABS	35 490	CUSTOM	2	649	61
Z 650	32 990	NAKED	2	649	68
Z 900	41 990	NAKED	4	948	125
Z 1000 ABS	55 990	NAKED	4	1 043	142
Z 1000 R ABS	60 990	NAKED	4	1 043	142

MARCA / MODELO	PREÇO sugerido (R$)	ESPECIFICAÇÕES: CATEGORIA	CILINDROS	CILINDRADA	POTÊNCIA
KTM					
DUKE 200	15 990	CITY	1	200	26
DUKE 390	21 990	CITY	1	373	44
1290 S. ADVENTURE S	91 740	MAXITR.	2	1 301	160
1290 S. ADVENTURE R	93 913	MAXITR.	2	1 301	160
1290 SUPERDUKE R	80 218	NAKED	2	1 301	180
1290 SUPERDUKE GT	96 740	NAKED	2	1 301	172
PIAGGIO					
LIBERTY S 150	18 500	SCOOTER	1	155	13
MEDLEY 150	26 900	SCOOTER	1	155	15
BEVERLY 300	35 900	SCOOTER	1	278	21
MP3 YOURBAN LT	48 000	SCOOTER	1	278	23
ROYAL ENFIELD					
BULLET EFI	18 900	NAKED	1	499	27,6
CLASSIC REGULAR	19 900	NAKED	1	499	27,6
CLASSIC REG. ABS	20 900	NAKED	1	499	27,6
CLASSIC (CORES)	21 000	NAKED	1	499	27,6
CLASSIC (CORES) ABS	22 000	NAKED	1	499	27,6
CLASSIC CHROME	21 900	NAKED	1	499	27,6
CLASSIC CHROME ABS	22 900	NAKED	1	499	27,6
CONTINENTAL GT	23 000	NAKED	1	535	29,5
CONTINENTAL GT ABS	24 500	NAKED	1	535	29,5
SHINERAY					
CROSS 50	4 690	CICLOM.	1	48	2,7
PHOENIX S 50	4 390	CICLOM.	1	48	2,7
PHOENIX 50+	4 490	CICLOM.	1	48	2,7
JET 50 / 50+	5 190	CICLOM.	1	48	2,7
RETRÔ 50	5 390	CICLOM.	1	49	3
RETRÔ EX 50	6 390	CICLOM.	1	49	3
BIKE 50	5 390	CICLOM.	1	49	3
MINI 50	6 390	CICLOM.	1	48	2,7
SUPER SMART 50	3 890	CICLOM.	1	48	2,7
BOLT 250	11 990	CITY	1	233	12,4
FIRE 150	6 290	CITY	1	150	11,3
JET 125	5 490	CUB	1	120	7,2
DISCOVER 250	9 790	TRAIL	1	250	12
EXPLORER 150	6 290	TRAIL	1	149	11,3
SUZUKI					
HAYABUSA ABS	63 475	ESPORT	4	1 340	197
GSX-R 1000 ABS	60 900	ESPORT	4	999	185
GSX-R 750	52 900	ESPORT	4	750	150
GSX-S1000F	49 679	ESPORT	4	999	145
GSX-S1000A	49 678	NAKED	4	999	145
GLADIUS	26 900	NAKED	2	645	72
SV 650YA	32 473	NAKED	2	645	76
BOULEV. M1800R	55 087	CUSTOM	2	1 783	125
INTRUDER 125 ED	6 990	CITY	1	125	11
GSR 125S	7 490	CITY	1	125	10,8
GSR 150I	7 990	CITY	1	150	12
INAZUMA	17 900	CITY	2	248	24,5
GS 120	5 136	CUB	1	113	8,4
BURGMAN 125	8 490	SCOOTER	1	124	9
BURGMAN 650	49 675	SCOOTER	2	638	54,3
V-STROM 650 ABS	37 212	MAXITR.	2	645	68
V-STROM 650 XT ABS	38 291	MAXITR.	2	645	69
V-STROM 1000 ABS	48 594	MAXITR.	2	1 037	101
TRAXX					
SKY 50	5 099	CICLOM.	1	50	2,7
SKY 50 PLUS	5 399	CICLOM.	1	50	2,7
SKY 125	6 499	CUB	1	24	8,8
TSS 150	8 499	CITY	1	149	12,2
TSS 250	10 690	CITY	1	223	6
FLY 150	7 799	TRAIL	1	149	12,2
FLY 250	10 490	TRAIL	1	223	16
TRIUMPH					
BONNEVILLE T120	48 990	NAKED	2	1 200	80
BONNEV. T120 BLACK	46 990	NAKED	2	1 200	80
BONNEV. BOBBER	49 990	CUSTOM	2	1 200	77
STREET SCRAMBLER	41 990	NAKED	2	900	55
STREET TWIN	38 990	NAKED	2	900	55
STREET CUP	40 990	NAKED	2	900	55
THRUXTON R	57 990	NAKED	2	1 200	97
STREET TRIPLE 675	29 990	NAKED	3	675	85
STREET TRIPLE 675R	36 750	NAKED	3	675	85
STREET TRIPLE 765 S	35 990	NAKED	3	765	13
STREET TRIP 765 RS	48 990	NAKED	3	765	123
SPEED TRIPLE R	60 990	NAKED	3	1 050	138
TIGER 800 XR	39 990	MAXITR.	3	800	95
TIGER 800 XRX	44 990	MAXITR.	3	800	95
TIGER 800 XRX LOW	44 990	MAXITR.	3	800	95
TIGER 800 XCX	47 990	MAXITR.	3	800	95
TIGER 800 XCA	52 990	MAXITR.	3	800	95
TIGER EXPL. XR	54 900	MAXITR.	3	1 215	139
TIGER EXPLORER XCX	65 990	MAXITR.	3	1 215	139
TIGER EXPLORER XCA	78 500	MAXITR.	3	1 215	139
TIGER SPORT	54 900	CROSSOV.	3	1 050	127
ROCKET III ROADSTER	74 500	NAKED	3	2 294	146
VESPA					
PRIMAVERA 125I ABS	23 900	SCOOTER	1	124	10,7
PRIMAVERA 150I ABS	27 900	SCOOTER	1	155	2,9
GTS 300 ABS	38 900	SCOOTER	1	278	21,5
GTS 300 SUPER ABS	41 900	SCOOTER	1	278	21,5
GTS 300 SUPER SPORT	43 800	SCOOTER	1	278	21,5
GTS 300 TOURING	43 900	SCOOTER	1	278	21,5
946 EMPORIO ARMANI	69 900	SCOOTER	1	124	10,7
YAMAHA					
FACTOR 125I ED	7 790	CITY	1	124	11
FACTOR 150 E	7 990	CITY	1	149	12,2
FACTOR 150 ED JBS	8 890	CITY	1	149	2,2
FAZER 150 SED JBS	9 990	CITY	1	149	2,2
FAZER 250	13 990	CITY	1	249	20,7
YZF-R3	20 990	CITY	2	321	42
YZF-R3 ABS	22 990	CITY	2	321	42
XJ6 N ABS	33 990	NAKED	4	600	77,5
XJ6 N ABS	33 490	ESPORT	4	600	77,5
MT-03	19 190	CITY	1	321	42
MT-03 ABS	21 190	CITY	1	321	42
MT-07 ABS	31 690	NAKED	2	689	74,8
MT-09	38 990	NAKED	3	847	115
MT-09 TRACER	45 990	CROSSOV.	3	847	115
NEO 125	7 990	SCOOTER	1	125	9,8
NMAX	11 690	SCOOTER	1	155	15
TMAX ABS	59 000	SCOOTER	2	530	48
XTZ CROSSER 150 E	10 190	TRAIL	1	149	2,2
XTZ CROSSER 150 ED	11 190	TRAIL	1	149	12,2
XTZ 250 LANDER	15 290	TRAIL	1	249	20,7
XT 250 TÉNÉRÉ	15 890	TRAIL	1	249	20,7
XT 660R	31 990	MAXITR.	1	660	48
XT 1200Z S.TÉNÉRÉ	58 490	MAXITR.	2	199	112
XT 1200Z S.TÉNÉRÉ DX	65 490	MAXITR.	2	1 199	112
YZF-R1	125 990	ESPORT	4	998	200
YZF-R1M	169 990	ESPORT	4	998	200



CROSSOV. = crossover | MAXITR. = maxitrail | CICLOM. = ciclomotor | ESPORT. = esportivo | Preços e dados fornecidos pelos fabricantes

por **RAUL FERNANDES JR.**

Motos, economia ao meio ambiente

Sempre associamos motos à economia de combustível, contudo, com o uso delas, pode-se economizar também milhões de toneladas de emissões de gás carbônico (CO_2) na atmosfera!

MAIS SAÚDE As motos emitem uma quantidade bem menor de gases como NO_2, NOx e CO_2 em comparação a outros veículos automotores

Durante a Semana Europeia de Mobilidade, o governo espanhol e a Associação dos fabricantes de motocicletas da Espanha afirmaram que as motocicletas representam 16% do parque total de veículos automotores em seu país. Entretanto, esses veículos de duas rodas só emitem 1,9% de dióxido de carbono (CO_2), frente a 65,5% de emissões dos demais veículos motorizados. Segundo cálculos da entidade, os 5 milhões de motos e scooter existentes em sua frota circulante fazem a Espanha deixar de emitir 9,8 milhões de toneladas de CO_2 anualmente, e somente naquele país. Além disso, nesse contexto, a Associação expôs que, em Madri, a moto representa 9,7% do parque circulante de todos os veículos, porém só contribui com a emissão de 0,2% de dióxido de nitrogênio (NO_2) e 1% de óxidos de nitrogênio (NOx), dentre os gases nocivos emitidos por outros veículos.

Em virtude da Semana da Mobilidade, a respectiva entidade aproveitou para destacar novamente os benefícios do uso da motocicleta nos grandes centros urbanos, especialmente ao afirmar que, substituindo 10% da frota circulante de outros veículos por motos ou scooter, seriam reduzidos os congestionamentos em 40%! Outro ponto muito importante está no fato de que a motocicleta ocupa apenas um terço do espaço que ocupam outros veículos em circulação nas vias públicas. Além disso, é possível economizar de 50% a 70% do tempo dos cidadãos nos deslocamentos diários.

Durante o evento citado, o presidente da associação dos fabricantes de motocicletas da Espanha recordou que trabalha em conjunto com as prefeituras espanholas na implantação de um amplo plano de mobilidade. Esse plano deverá fomentar o uso das motos nas áreas urbanas e reconhecer as vantagens disso, desde o ponto de vista do meio ambiente como na economia proporcionada como um todo. E ele também ressaltou que as motos ou scooter devem ficar fora dos planos de restrições de circulação previstas pelo governo madrilenho, justamente em função das emissões de poluentes.

A Semana Europeia de Mobilidade é celebrada anualmente desde 2002, sempre em setembro. Sob o tema "Compartilhar te leva mais longe", 446 cidades espanholas confirmaram o apoio ao tema da mobilidade, posicionando a Espanha como o segundo país da União Europeia em números de municípios participantes, atrás apenas da Áustria.

Diante de tudo isso, fica cada vez mais evidente que a motocicleta é um difusor de economia e que seria muito importante fomentar o uso delas nos grandes centros urbanos, tanto no Brasil como no mundo todo.

Fotos: Stock

QUALIDADE DE VIDA As motos não ficam paradas no tráfego e poluem menos. Melhor para você

Se você tem sugestões para esta coluna, envie para: faleconosco@motociclismoteam.com.br

CRJ

BRASIL

RGANIZAÇÃO DO MOTO DE OURO
O. TAMBÉM CUIDAMOS DE TOD
OTOCICLISMO E DA MOTOR MÍDIA

ançamentos - co et va de mprensa - brJncn - premiações - food trJcks - vídeos

FAÇA TAMBÉM SEU EVENTO COM A GENTE!

www.crjbrasil.com.br crj.brasil contato@crjbrasil.com.br (11) 2888-5344

Setembro foi mais um mês de queda

Enplacamentos caem tanto em relação wao mês anterior quanto ao mesmo período do ano passado

Depois dos resultados positivos de agosto, que criaram certa expectativa para uma retomada até o fim do ano, o fechamento de setembro mostrou que realmente 2017 será mais um ano de queda. Os emplacamentos ficaram 13,25% abaixo de agosto e foram 4,91% menores que em setembro de 2016. No acumulado do ano, emplacamos 17,53% menos que em 2016. Isso significa que, mantendo essa média, devemos fechar o ano com cerca de 823 000 unidades, contra 998 000 do ano passado.

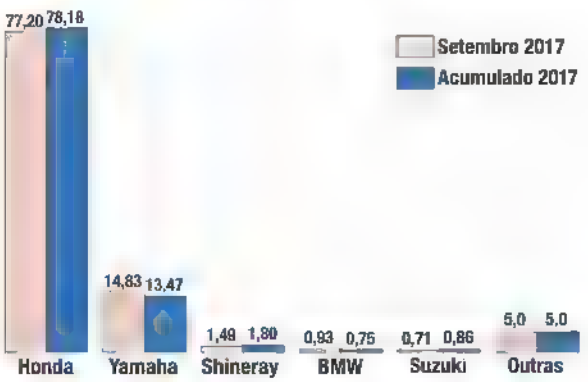
por Gabriel Berardi

LICENCIAMENTOS **POR MOTO**

Pos.	Modelo	Setembro/17	Agosto/17	Variação %	Acum. 2017	Acum. 2016
1°	Honda CG 150/160 Fan/Start	13 579	15 131	-10,3	126 542	185 122
2°	Honda NXR 160 Bros	8 345	10 319	-19,1	83 781	127 669
3°	Honda Pop 100 / 110i	6 177	7 586	-18,6	61 101	87 550
4°	Honda CG 150/160 Titan	4 466	5 190	-13,9	43 514	67 603
5°	Honda Biz 125	3 856	4 688	-17,7	44 087	72 385
6°	Honda Biz 100/110i	3 757	4 715	-20,3	39 171	47 011
7°	Honda PCX	2 685	2 613	2,8	20 482	22 542
8°	Honda CG 125 Fan	2 057	2 414	-14,8	19 798	32 499
9°	Yamaha YBR 150 Factor	1 992	2 116	-5,9	17 522	21 886
10°	Honda XRE 300	1 862	2 116	-12,0	16 720	20 583
11°	Yamaha XTZ 150 Crosser	1 660	1 585	4,7	11 629	9 321
12°	Honda CB 250F Twister	1 655	2 102	-21,3	17 079	24 599
13°	Honda XRE 190	957	1 335	-28,3	11 239	9 265
14°	Yamaha YS 150 Fazer	912	1 072	-14,9	8 406	14 739
15°	Yamaha NMax	865	849	1,9	7 111	5 610
16°	Yamaha Neo 125	833	870	-4,3	7 127	1 195
17°	Yamaha YBR 125 Factor	780	961	-18,8	7 199	13 440
18°	Yamaha YS 250 Fazer	736	867	-15,2	7 797	10 893
19°	Honda CG Cargo	696	663	5,0	4 925	7 027
20°	Yamaha MT-03	563	704	-20,0	5 135	4 518

PARTICIPAÇÃO DE MERCADO **em %**

As top 5 do mercado em setembro foram as mesmas de agosto, contudo, todas elas tiveram uma redução no número de emplacamentos em relação ao mês anterior: -8,5% (Honda), -6,4% (Yamaha), -18,4% (Shineray); -3,3% (BMW) e -13,55% (Suzuki). Completam o top 10 Dafra, Harley-Davidson, Haojue, Triumph e Traxx.



CUB / CICLOMOTORES

Pos.	Modelo	Setembro/17	2017
1°	Honda Pop 100 / 110i	6 177	61 101
2°	Honda Biz 125i	3 856	44 087
3°	Honda Biz 100/110i	3 757	39 171
4°	Shineray XY 50	823	9 598
5°	Traxx Star 50	275	3 487
6°	Wuyang WY 48Q2	162	2 111
7°	Suzuki GS 120	99	1 157
8°	Dafra Zig 50	92	1 458
9°	Dafra Super 50	75	723
10°	Bull KRC 50	60	675

CITY

Pos.	Modelo	Setembro/17	2017
1°	Honda CG 150/160 Fan/Start	13 579	126 542
2°	Honda CG 150/160 Titan	4 466	43 514
3°	Honda CG 125 Fan	2 057	19 798
4°	Yamaha YBR 150 Factor	1 992	17 522
5°	Honda CB 250F Twister	1 655	17 079
6°	Yamaha YS 150 Fazer	912	8 406
7°	Yamaha YBR 125 Factor	780	7 199
8°	Yamaha YS 250 Fazer	736	7 797
9°	Honda CG Cargo	696	4 925
10°	Yamaha MT-03	563	5 135

MAXITRAIL + 600 CM³

Pos.	Modelo	Setembro/17	2017
1°	BMW R 1200 GS	225	2 002
2°	Triumph Tiger 800	164	1 370
3°	Yamaha XT 660R	159	848
4°	BMW F 800 GS	125	1 129
5°	BMW F 700 GS	77	497
6°	Triumph Tiger Explorer	73	596
7°	Suzuki V-Strom 650	47	633
8°	Honda Africa Twin	40	312
9°	Suzuki V-Strom 1000	23	431
10°	Yamaha Super Ténéré	13	142

SCOOTER

Pos.	Modelo	Setembro/17	2017
1°	Honda PCX	2 685	20 482
2°	Yamaha NMax	865	7 111
3°	Yamaha Neo 125	833	7 127
4°	Honda SH 150i	275	1 330
5°	Haojue Lindy 125	146	545
6°	Dafra Citycom 300i	113	976
7°	Honda SH 300i	68	611
8°	Kymco Downtown 300i	63	606
9°	Suzuki Burgman 125i	42	290
10°	Dafra Maxsym 400i	31	144

TRAIL ATÉ 600 CM³

Pos.	Modelo	Setembro/17	2017
1°	Honda NXR 160 Bros	8 345	83 781
2°	Honda XRE 300	1 862	16 720
3°	Yamaha XTZ 150 Crosser	1 660	11 629
4°	Honda XRE 190	957	11 239
5°	Yamaha XTZ 250 Ténéré	552	5 195
6°	Yamaha XTZ 250 Lander	358	3 677
7°	Honda NXR 150 Bros	74	663
8°	Shineray Explorer 150	55	472
9°	Honda NXR 125 Bros	28	408
10°	Yamaha XTZ 125 / X	13	167

POLIVALENTES/CROSSOVER

Pos.	Modelo	Setembro/17	2017
1°	Honda NC 750X	147	879
2°	Honda CB 500X	56	845
3°	Kawasaki Versys 650	45	258
4°	BMW S 1000 XR	28	296
5°	Yamaha MT-09 Tracer	28	215
6°	Ducati Multistrada 1200	22	110
7°	Ducati Hypermotard	9	80
8°	Triumph Tiger Sport	8	68
9°	Kawasaki Versys 1000	7	96
10°	Honda NC 700X	1	5

LICENCIAMENTOS **POR MARCA**

Pos.	Marca	Setembro 2017	Acumulado 2017	Fecham. 2016
1°	Honda	51 134	500 537	724 593
2°	Yamaha	9 821	86 250	107 925
3°	Shineray	988	11 511	54 421
4°	BMW	617	4 795	6 482
5°	Suzuki	472	5 482	11 890
6°	Dafra	426	5 136	11 605
7°	Harley-Davidson	418	3 923	4 734
8°	Haojue	352	1 489	
9°	Triumph	328	2 956	3 898
10°	Traxx	317	4 166	22 627
11°	Kawasaki	288	3 375	5 907
12°	Wuyang	177	2 309	17 497
13°	Ducati	123	888	1 198
14°	Bull	70	819	3 750
15°	Kymco	69	344	
16°	KTM	68	599	958
17°	Bravax	61	547	3 644
18°	Sousa	47	307	376
19°	Kasinski	38	483	2 820
20°	Hao Bao	35	189	547
	TOTAL GERAL	66 237	640 210	997 979

O DESTAQUE foi a Ducati, que passou de 89 unidades em agosto para 123 em setembro. Aumento de 38,2%

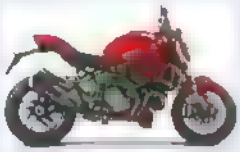
PARTICIPAÇÃO POR REGIÃO **em %**

DESTAQUES EM SETEMBRO

Honda Biz Acumula mais de 75 000 unidades no ano e recebe uma atualização este mês

Triumph Tiger 800 Com uma grande variedade de versões, é a líder entre as médias/grandes

Kawasaki Versys 650 Com bom custo-benefício, mais que dobrou os emplacamentos de agosto



Ducati Monster 1200 Fez um mês ótimo! Praticamente empatou com BMW S 1000 R e Yamaha MT-09

FOTOS DIVULGAÇÃO

RANKING DAS **CIDADES**

Pos.		Cidade	Setembro	Agosto	Variação %
1°		São Paulo, SP	2 990	3 205	-6,7
2°		Rio de Janeiro, RJ	1 304	1 556	-16,2
3°		Fortaleza, CE	1 142	1 269	-10,0
4°	•	Belo Horizonte, MG	941	1 063	-11,5
5°	•	Brasília, DF	848	1 012	-16,2
6°	•	Manaus, AM	723	997	-27,5
7°	•	Teresina, PI	697	788	-11,5
8°	•	Recife, PE	632	752	-16,0
9°	•	Belém, PA	575	744	-22,7
10°	▲	São Luís, MA	566	605	-6,4
11°	▲	Campo Grande, MS	565	526	7,4
12°	▼	Curitiba, PR	560	640	-12,5
13°	▲	João Pessoa, PB	497	531	-6,4
14°		Salvador, BA	474	546	-13,2
15°	▼	Goiânia, GO	473	567	-16,6
16°	▼	Feira de Santana, BA	430	563	-23,6
17°	▲	Campinas, SP	374	403	-7,2
18°		Rio Branco, AC	365	408	-10,5
19°	▲	Natal, RN	362	337	7,4
20°		Maceió, AL	340	389	-12,6
21°	▲	Itu, SP	311	79	293,7
22°	▼	Cuiabá, MT	306	490	-37,6
23°	▼	Ribeirão Preto, SP	302	341	-11,4
24°	▲	Sorocaba, SP	301	290	3,8
25°	▲	Porto Alegre, RS	286	285	0,4
26°	▲	Marabá, PA	276	284	-2,8
27°	▲	Sobral, CE	261	262	-0,4
28°	▼	Porto Velho, RO	261	296	-11,8
29°	▲	Guarulhos, SP	246	221	11,3
30°	▼	Aracaju, SE	240	318	-24,5
31°	▲	São José do Rio Preto, SP	239	261	-8,4
32°	▲	Santo André, SP	237	177	33,9

FONTE DENATRAN/ OUTUBRO/2017

CUSTOM

Pos.	Modelo	Setembro/17	2017
1°	H-D Sportster Iron 883	106	570
2°	H-D Softail Fat Boy	92	669
3°	Kawasaki Vulcan 650 S	34	381
4°	H-D Softail Deluxe	30	186
5°	Ducati XDiavel	21	145
6°	H-D Sportster Forty-Eight	15	124
7°	Indian Scout	14	149
8°	H-D Softail Breakout	10	420
9°	Suzuki Boulevard M1800	8	122
10°	H-D V-Rod Muscle	4	53

CLÁSSICAS / RETRÔ

Pos.	Modelo	Setembro/17	2017
1°	H-D Sportster Roadster	54	380
2°	Ducati Scrambler	26	146
3°	Royal Enfield Classic 500	25	162
4°	Triumph Bonneville T120	22	217
5°	Triumph Street Twin	12	185
6°	Triumph Thruxton R	6	42
7°	Triumph Street Scrambler	5	49
8°	Royal Enfield Bullet 500	5	21
9°	Triumph Street Cup	3	32
10°	Royal Enfield Continental GT	2	17

NAKED/ROADSTER ATÉ 800 CM³

Pos.	Modelo	Setembro/17	2017
1°	Honda CB 500F	162	1 471
2°	Yamaha MT-07	103	1 105
3°	Yamaha XJ6 N	84	609
4°	Honda CB 650F	21	491
5°	Triumph Street Triple	20	245
6°	Kawasaki Z650	17	65
7°	BMW F 800 R	9	83
8°	Suzuki SV 650A	9	64
9°	Kawasaki Z800	6	371
10°	Suzuki Gladius	5	53

TOURING

Pos.	Modelo	Setembro/17	2017
1°	H-D Ultra Limited CVO	42	514
2°	H-D Street Glide CVO	24	232
3°	H-D Road King Classic	19	167
4°	H-D Softail Heritage	15	233
5°	BRP Can-Am Spyder	12	68
6°	Indian Roadmaster	2	36
7°	Indian Chieftain	2	22
8°	Indian Chief Vintage	2	21
9°	-	-	-
10°	-	-	-

ESPORTIVA

Pos.	Modelo	Setembro/17	2017
1°	BMW S 1000 RR	3	485
2°	Honda CBR 650F	45	551
3°	Honda CBR 500R	43	470
4°	Kawasaki ZX-10R	16	195
5°	Suzuki Hayabusa	14	158
6°	Suzuki GSX-S 1000FA	12	137
7°	Kawasaki Ninja 1000	8	26
8°	Kawasaki Ninja 650	6	113
9°	Ducati 959 Panigale	5	74
10°	Ducati 1299 Panigale	3	50

NAKED/ROADSTER + 800 CM³

Pos.	Modelo	Setembro/17	2017
1°	Suzuki GSX-S1000A	75	561
2°	Kawasaki Z1000	21	152
3°	BMW S 1000 R	17	125
4°	Yamaha MT-09	16	314
5°	Ducati Monster 1200	15	21
6°	Ducati Diavel	8	78
7°	Ducati Monster 821	6	69
8°	Triumph Speed Triple	6	56
9°	Triumph Rocket III	5	18
10°	Kawasaki Z900	1	1

OS SCOOTER NAS METRÓPOLES E AS USADAS NO BRASIL

Nas tabelas abaixo vemos as vendas por modelo nos principais mercados. Chama a atenção o desempenho do scooter Honda PCX, que aparece no top 5 em sete das 12 cidades que mais emplacam motocicletas no país. No mercado de usadas, foram comercializadas 241 508 motos em setembro, o que leva as vendas acumuladas em 2017 a quase 2,17 milhões de unidades.

SÃO PAULO | SP

Pos.	Marca / modelo	Unidad.
1°	Honda CG 160	688
2°	Honda PCX 150	482
3°	Yamaha NMax	243
4°	Honda XRE 300	76
	Yamaha XTZ 150 Crosser	76
6°	Honda NXR 160 Bros	72
7°	Yamaha YBR 150 Factor	71
8°	Honda SH 150i	67
	Honda CB 250F Twister	67
	Yamaha Neo 125	67

RIO DE JANEIRO | RJ

Pos.	Marca / modelo	Unidad.
1°	Honda CG 160	246
2°	Honda PCX 150	124
3°	Yamaha XTZ 150 Crosser	89
4°	Honda NXR 160 Bros	78
5°	Yamaha NMax	76
6°	Honda XRE 300	57
7°	Yamaha YBR 150 Factor	55
8°	Honda CB 250F Twister	51
9°	Honda Biz 110i /125i	41
10°	Yamaha YS 150 Fazer	40

FORTALEZA | CE

Pos.	Marca / modelo	Unidad.
1°	Honda CG 160	307
2°	Honda NXR 160 Bros	213
3°	Yamaha XT 660R	101
4°	Honda CG 125	89
5°	Honda CB 250F Twister	41
6°	Yamaha XTZ 150 Crosser	39
7°	Honda XRE 190	36
8°	Honda Biz 110i / 125i	37
9°	Honda XRE 300	31
10°	Honda Pop 110i	30

BELO HORIZONTE | MG

Pos.	Marca / modelo	Unidad.
1°	Honda CG 160	333
2°	Honda XRE 300	86
3°	Honda NXR 160 Bros	84
4°	Honda PCX 150	65
5°	Honda CB 250F Twister	35
6°	Yamaha YS 250 Fazer	24
7°	Yamaha XTZ 250 Lander / Ténéré	22
	Yamaha YBR 150 Factor	22
9°	Yamaha NMax	21
10°	Honda Biz 110i / 125i	20

MANAUS | AM

Pos.	Marca / modelo	Unidad.
1°	Honda CG 160	228
2°	Honda NXR 160 Bros	88
3°	Honda Biz 110i / 125i	44
	Honda CG 125	44
	Honda Pop 110i	44
6°	Yamaha XTZ 150 Crosser	32
7°	Yamaha YBR 150 Factor	23
8°	Honda XRE 300	19
	Yamaha YS 150 Fazer	19
10°	Honda CB 250F Twister	16

TERESINA | PI

Pos.	Marca / modelo	Unidad.
1°	Honda CG 160	183
2°	Honda Pop 110i	166
3°	Honda Biz 110i / 125i	89
4°	Honda CG 125	76
5°	Honda NXR 160 Bros	57
6°	Yamaha YBR 150 Factor	34
7°	Yamaha YBR 125 Factor	12
8°	Honda XRE 300	11
9°	Yamaha XTZ 150 Crosser	10
10°	Yamaha Neo 125	7

RECIFE | PE

Pos.	Marca / modelo	Unidad.
1°	Honda CG 160	200
2°	Honda NXR 160 Bros	86
3°	Honda XRE 300	63
4°	Honda PCX 150	43
5°	Yamaha XTZ 150 Crosser	35
6°	Honda CG 125	24
7°	Honda XRE 190	21
8°	Honda XTZ 250 Lander / Ténéré	15
	Honda CB 250F Twister	15
10°	Honda Pop 110i	14

BELÉM | PA

Pos.	Marca / modelo	Unidad.
1°	Honda CG 160	232
2°	Honda NXR 160 Bros	76
3°	Honda Biz 110i / 125i	48
4°	Honda PCX 150	33
	Honda Pop 110i	33
6°	Honda CB 250F Twister	27
7°	Yamaha Neo 125	14
8°	Yamaha YS 150 Fazer	13
9°	Yamaha YBR 150 Factor	12
10°	Honda CG 125	11

BRASÍLIA | DF

Pos.	Marca / modelo	Unidad.
1°	Honda CG 160	297
2°	Honda NXR 160 Bros	86
3°	Honda PCX 150	75
4°	Honda CG 125	48
5°	Honda CB 250F Twister	39
6°	Honda XRE 300	26
7°	Honda Biz 110i / 125i	23
8°	Yamaha YBR 150 Factor	22
9°	Honda SH 150i	20
10°	Honda XRE 190	14

SÃO LUIS | MA

Pos.	Marca / modelo	Unidad.
1°	Honda CG 160	120
2°	Honda XRE 300	118
3°	Honda NXR 160 Bros	69
4°	Honda Biz 110i / 125i	67
5°	Honda Pop 110i	38
6°	Honda CB 250F Twister	24
7°	Honda PCX 150	16
8°	Honda CG 125	11
9°	Yamaha YBR 125 Factor	10
	Yamaha XTZ 150 Crosser	10

CAMPO GRANDE | MS

Pos.	Marca / modelo	Unidad.
1°	Honda CG 160	159
2°	Honda Biz 110i / 125i	79
3°	Yamaha YBR 150 Factor	77
4°	Honda XRE 300	49
5°	Honda NXR 160 Bros	46
6°	Yamaha YBR 125 Factor	15
7°	Yamaha YS 150 Fazer	13
	Yamaha XTZ 150 Crosser	13
9°	Yamaha XTZ 250 Lander / Ténéré	12
	Yamaha Neo 125	12

CURITIBA | PR

Pos.	Marca / modelo	Unidad.
1°	Honda CG 160	150
2°	Honda CG 125	64
3°	Honda PCX 150	46
4°	Honda NXR 160 Bros	39
5°	Honda CB 250F Twister	31
6°	Yamaha XTZ 150 Crosser	21
7°	Honda XRE 300	19
8°	Honda Biz 110i / 125i	10
9°	Yamaha XTZ 250 Lander / Ténéré	9
	Honda XRE 190	9

moto aventura
ROCK AND ROLL NO #BARMOTOAVENTURA
MÚSICA AO VIVO AO VIVO TODOS OS FINAIS DE SEMANA
PROMOÇÕES ESPECIAIS DE BEBIDAS
CONDIÇÕES ESPECIAIS PARA ANIVERSARIANTES
CONFRATERNIZAÇÃO DE FINAL DE ANO, FESTA DA EMPRESA
ENCONTRO DE MOTO CLUBES, HAPPY HOURS
TUDO AQUI, NO MELHOR ESTILO DE VIDA DUAS RODAS!

SUA MOTO, NOVA DE NOVO!
20 ANOS NO MERCADO! - ORÇAMENTOS TAMBÉM VIA WHATSAPP 11 98867-8244 (HQ)
Estilo PINTURAS
www.estilopinturas.com.br
RUA ZILDA, 64 - CASA VERDE - SÃO PAULO - SP
WWW.ESTILOPINTURAS.COM.BR

Pneus para todas as motos. Troca rápida. Nacionais e importados, esportivas, faixa branca, medidas especiais, big trails, quadriciclos e minimotos, instalação e balanceamento, calibragem com nitrogênio, pastilhas de freio importadas, relação alta e baixa cilindrada, óleo e filtro de óleo. A excelência do serviço é nosso diferencial.

FAST moto center

A casa do seu Pneu

100% CONFIANÇA 100% QUALIDADE 100% SERVIÇO
PEÇAS • BALANCEAMENTO • OFICINA • LAVA-MOTOS

Preços especiais atacado e varejo

MOTO PREMIUM POINT

10x

PIRELLI

TROCA EXPRESSA MOTUL

Distribuidor
KEIDENAU
GOLDEN
GIVI
METZELER
MICHELIN

PNEUS NACIONAIS E IMPORTADOS • CALIBRAÇÃO
COM NITROGÊNIO • DESPACHAMOS PARA TODO BRASIL!

WhatsApp
(11) 98791-1149

WWW.FASTMOTOCENTER.COM.BR

R. Conselheiro Nébias, 505 A - Campos Elíseos - SP
Tels: (11) 3333-2829 / 3333-1008 / 94037-7508 / 94037-5121

PNEUFREE.COM

MOTO.com.br

DISTRIBUIÇÃO NACIONAL

MOTO.com.br

Classificados ▪ Lançamentos ▪ Motores ▪ Adrenalina

facebook/MOTOcombr

ANO 12 - Nº 144 - 10/09/2015 - R$ 7,90

ISSN 1678403-9

Sobrealimentadas

As motos com turbo ou compressor estão em alta, mas não são novidade

1 **Em 1929, ela atingiu 216,75 km/h e bateu o recorde de velocidade.**

A ☐ BMW WR 750
B ☐ BMW Type 255
C ☐ DKW Speed II
D ☐ DKW Fast SC
E ☐ BMW SC Type

2 **A Honda CX500 Turbo chegou em 1982 equipada com motor:**

A ☐ V4, turbo, 120 cv
B ☐ V4, compressor, 90 cv
C ☐ V2, turbo, 83 cv
D ☐ V2, compressor, 100 cv
E ☐ bicilíndrico paralelo, 110 cv

3 **De 1984, esta Kawasaki foi eleita "a melhor moto turbo japonesa":**

A ☐ ZXR 900 Turbo
B ☐ H1 650
C ☐ ZX 700T
D ☐ GPz 750 Turbo
E ☐ ZZR 950 SC

4 **Lançada em 1983, esta Suzuki era considerada a mais confiável das japonesas turbo de sua geração.**

A ☐ GS 750T
B ☐ XN85 Turbo
C ☐ Katana 650T
D ☐ GS 650T EFI
E ☐ GSX Turbo 650

5 **É claro que a Yamaha também lançou a sua moto sobrealimentada. Em 1983, chegava às ruas a:**

A ☐ XJ Diversion
B ☐ Venture
C ☐ FJR 650 Turbo
D ☐ FZR 650 SC
E ☐ XJ650 Turbo

RESPOSTAS • 1A / 2C / 3D / 4B / 5E / 6C / 7D / 8A / 9E / 10D

6 **Motor Ducati 1198, supercharger e 211 cv para 158 kg. Trata-se da:**

A ☐ Bimota Tesi 3D V2T, de 2011
B ☐ Benelli TRE Compressor, de 2008
C ☐ Vyrus 987 C3 4V, de 2010
D ☐ Moto Morini 1198 Carbon, de 2013
E ☐ Confederate SC 1200, de 2014

7 **A Honda CX 650 Turbo chegou já em 1983 no lugar da CX 500. Ela fazia:**

A ☐ 220 km/h e 0 a 100 km/h em 4s5
B ☐ 204 km/h e 0 a 100 km/h em 4s0
C ☐ 245 km/h e 0 a 100 km/h em 3s0
D ☐ 226 km/h e 0 a 100 km/h em 3s6
E ☐ 218 km/h e 0 a 100 km/h em 4s2

8 **Existiu até um scooter com compressor. Trata-se do:**

A ☐ Peugeot JetForce
B ☐ Aprilia Urban
C ☐ Suzuki Recursion
D ☐ Yamaha Speedfast
E ☐ Piaggio Ímola SC

9 **A alemã Neander Motors tem como grande diferencial o motor:**

A ☐ Com turbo e compressor
B ☐ Seis cilindros twin-turbo
C ☐ Com turbina a gás
D ☐ Oito cilindros turbo
E ☐ Turbo diesel

10 **A potência máxima (com Ram Air) da Kawasaki H2R é:**

A ☐ 210 cv
B ☐ 304 cv
C ☐ 310 cv
D ☐ 330 cv
E ☐ 300 cv

LANÇAMENTO

RINALDI SR HARD

Fotos: Ildario Café

RIPI GALILEU

RIGOR RICO

HARD ENDURO

110/100-18 SR Hard 64M

TESTADO E APROVADO POR QUEM ENTENDE DE AVENTURA E DESAFIO

Respeite a sinalização de trânsito.

O SR HARD foi desenvolvido especificamente para competições de Hard Enduro.

RINALDI

É muito mais pneu.

Johnson Controls

HELIAR

A bateria original de 9 em cada 10 motos.

Capacete e a proteção do motociclista.
*Exceto linha PowerSports Dry Charged.

ORIGINAL DE MONTADORA

MAIS CONFIANÇA

A Heliar é líder absoluta nas montadoras. Com tecnologia AGM, é totalmente selada e vem pronta para uso. Instalou, ligou. Tudo isso para você ir muito além da partida.

6 MESES GARANTIA — MAIOR QUALIDADE

FABRICADO NO BRASIL — 100% NACIONAL*

AGM TECNOLOGIA — MELHOR TECNOLOGIA

www.heliar.com.br
/ bateriasheliar

BATERIAS Heliar
MUITO ALÉM DA PARTIDA.